

Thèse de doctorat d'Histoire

présentée par Alex POYER,

sous la direction de Monsieur le Professeur Pierre ARNAUD

Table des matières

fn1588

ftn1592

er

À **Pierrette** d'abord,
à **Barbara, Élodie** et **François** ensuite,
sans l'aide et le soutien desquels
rien n'eût été possible.

Avant de vous présenter cette étude, nous aimerions nous tourner vers les personnes qui ont rendu notre tâche plus aisée :

Qu'ils en soient tous vivement remerciés !

Introduction générale

“ S’il est une qualité que le cyclisme a puissamment contribué à développer en France, c’est bien l’esprit de solidarité. Et les écrivains qui se préoccupèrent un jour du rôle de la bicyclette ne manqueront pas de mettre à son actif la bienfaisante influence qu’elle a eue à cet égard. Du jour où elle 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 ”[fn1](#).

En quelques lignes, l’éditorial du 26 août 1897, de la revue La Bicyclette, s’il idéalise et amplifie la portée de “ *l’esprit de solidarité* ” du cyclisme en omettant de le replacer dans le fort courant associationniste de l’époque, a du moins le mérite de proposer une alternative à la geste des champions et d’être, à notre connaissance, le premier manifeste en faveur d’une approche historique de la sociabilité cycliste, trente ans après sa naissance en 1867. Tentative vaine : “ *Nos clubs* ”, la rubrique alors instituée pour illustrer le thème survit moins d’un mois et force est de constater que l’invitation lancée à engager la recherche a depuis reçu peu d’écho. Les adeptes des premiers temps de la vélocipédie en société n’ont pendant longtemps retenu l’attention que de quelques uns de leurs successeurs qui ont retracé la vie du club à l’occasion de tel ou tel anniversaire de sa fondation[fn2](#). 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, aux cyclistes librement associés dans un certain nombre de monographies départementales ou locales[fn3](#) et de synthèses[fn4](#) consacrées au mouvement sportif en général. Jusqu’à ce jour, seules les sociétés vélocipédiques de la région lyonnaise ont donné lieu à une recherche spécifique[fn5](#).

Faut-il se retrancher commodément derrière l'éparpillement de sources lacunaires pour expliquer cette faible curiosité ? Assurément non. En effet, bien que l'insouciance des associations et des fédérations vis à vis de leur passé et donc de leurs archives en fassent presque toujours des structures sans mémoire, bien que ne se présentent aux chercheurs que les fonds inégaux des archives départementales et municipales - les enseignements de la presse de l'époque sont heureusement assez riches - nous ne touchons pas à l'essentiel. Nombre de travaux historiques n'ont-ils pas été menés à bien en dépit d'obstacles similaires ? Par contre, A. Wahl est, nous semble-t-il, plus proche de la vérité lorsqu'il avance, à propos du football, que les raisons du dédain des

historiens " sont liées à la distance culturelle séparant les intellectuels, quelles que soient leurs racines sociales, de ce jeu trop vite assimilé au goût populaire "

fn6

Remplaçons " *ce jeu* " par " *du cyclisme* " et nous tenons là un motif profond : le sujet manque de " noblesse ". L'anonymat et la faible médiatisation de l'activité associative renforcent encore la prévention.

En effet, quand l'analyse s'élargit à l'ensemble du fait cycliste, émerge, sous la plume de journalistes célèbres, une abondante littérature qui relate la saga de la compétition, sa " *fabuleuse histoire* " et les hauts faits de ses champions élevés au rang de hérosfn7. Ce courant ouvert dès 1891 par E. Gendryfn8 offre un récit passionnel aux antipodes d'un second axe de recherche, surtout répandu dans le milieu des collectionneurs, qui privilégie l'aspect technique et se focalise sur l'évolution de l'engin, de ses perfectionnements, de sa production et n'évoque qu'à la marge les pratiquants. P. Dodge, K. Kobayashi et J. Serayfn9 sont les derniers représentants en date de ce secteur d'investigation lui aussi inauguré en 1891, mais par L. Baudry de Saunierfn10. Citons aussi le regard porté sur la bicyclette, objet chargé d'imaginaire social et humain, par de nombreux écrivainsfn11. Participant de tous ces genres, mais plus particulièrement du technique et du passionnel, l'En-cycle-opédie de J. Durry fournit une synthèse bien venuefn12.

Notre projet trouve ainsi sa justification. Il consiste à explorer le champ évoqué, il y a un siècle, par l'éditorialiste de la Bicyclette et qui subsiste, en grande partie, encore vierge, alors qu'ont fleuri les productions sur l'objet-cycle et le monde de la haute compétition. 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 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. Agulhonfn13. Dans cette catégorie historique appliquée aux exercices physiques, " nos " cyclistes doivent d'abord beaucoup aux gymnastes et sportifs lyonnais étudiés par P. Arnaudfn14, mais aussi aux joueurs de boule de J. L. Maraisfn15 et aux alpinistes de D. Lejeunefn16 dont, par ailleurs, les géographesfn17 fournissent, hors du cadre sportif, un autre modèle exemplaire comme le sont les hommes des sociétés savantes de J. P. Chalinefn18, et bien sûr les adhérents des cercles de M. Agulhonfn19.

Notre propos s'applique donc à un ensemble d'individus, à un groupe social émergent. Mais si l'homme est l'essence même du système associatif, les deux structures qu'il crée, qu'il façonne - en premier lieu les associations, puis 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. C'est donc sur la trilogie adhérent-association-fédération que repose notre travail de mise 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 l’associationnisme cycliste.

“ Toute histoire est à la fois et indissociablement sociale et culturelle ”

ftn20

De la prise en compte des hommes découlent trois interrogations : combien ? où ? qui ? Notre ambition d’une histoire précise du nombre se heurte aux lacunes des sources. Des dizaines de milliers de sociétaires ne nous parvient la trace tangible que de quelques milliers. Nous devons nous contenter d’ordres de grandeur.

La question où ? conduit à marquer la forte prépondérance des villes. Comme les autres sportifs, le cycliste est fils de l’urbanisation, mais ce qui pourrait apparaître comme le terme de la recherche n’en est que le début. En effet il convient d’exposer et d’éclairer la diffusion spatiale, les voies de propagation à l’intérieur du territoire national ou régional, la part des divers types de villes - l’énorme agglomération parisienne domine-telle les autres cités ? - et aussi l’entrée du monde rural en vélocipédie.

De même, 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 infléchissements de la répartition sociale ? Au-delà, l’appréhension des hommes se prolonge nécessairement par l’analyse des âges, des sexes, en distinguant entre simples membres et personnel dirigeant.

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 ”

ftn21.

Le fonctionnement interne du groupe tient de l’institutionnel - les statuts fixent la règle du jeu : qui dirige ? et selon quelles modalités ? quelle latitude est laissée aux diverses catégories de membres ? quels sont leurs droits et leurs devoirs ? - mais il ressortit également au convivial avec l’organisation de temps de rencontres, de temps de “ *sociabilité pure* ”ftn22, tels que banquets ou soirées récréatives propres à resserrer les liens amicaux du groupe.

Au plan sportif, la place du cycliste par rapport au gymnaste et au sportsman mérite d’être définie. En effet, la vélocipédie - ce n’est pas la moindre de ses originalités - se subdivise entre le tourisme, pratique de loisir, et la compétition, chacune d’elles étant à son tour partagée pour l’une entre une approche purement contemplative et une orientation plus axée vers la performance physique, pour l’autre entre des épreuves à caractère soit amateur, soit professionnel, qui peuvent se dérouler sur piste ou sur route. C’est donc une mosaïque de pratiques, fondée sur des logiques contradictoires, sur des valeurs éthiques contrastées qui composent le substrat de l’activité sportive des vélo-clubs. Avec quelles conséquences en termes de cohésion ? La question de la vélocipédie militaire, d’une utilisation conscriptive de l’engin sera également posée.

La place de la société au sein de la communauté locale se lit non seulement au travers des liens qu’elle noue avec les autres associations, quel que soit leur objet, 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. - et dans son implication lors des manifestations publiques.

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, la prise en compte de l'organisation interne repose avant tout sur les facteurs institutionnels et laisse moins de place au convivial ; celle 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 envisage principalement les relations avec les instances politiques nationales et avec le puissant complexe journalistico-industriel que génère à partir des années 1890 l'essor de la bicyclette.

Toutes ces interrogations, ces pistes de recherche conduisent enfin à un double questionnement :

Le premier, au terme des années 1880, se déroule à Tours en 1888. Il s'agit de la réunion, au week-end pascal, du premier meeting cyclotouriste, pour reprendre la terminologie actuelle. La conférence qui le précède

- “ pour la première fois on ose parler en public de la vélocipédie ”

ftn23

indique l'orateur - marque la fin de la confidentialité qui entoure pendant les deux décennies initiales l'activité, bien qu'elle se soit dotée en 1881 de l'*Union vélocipédique de France (U.V.F.)*, seconde fédération sportive française constituée après l'*Union des sociétés de gymnastique de France (U.S.G.F.)* de 1873. Le caractère symbolique de la manifestation est accentué par la tenue d'une exposition dans laquelle les bicyclettes tiennent la vedette, signe tangible d'une adhésion déjà large au nouvel engin qui, apparu deux ans auparavant, générera une forte progression du cyclisme associatif et son éclatement entre diverses fédérations - *Union des sociétés françaises de sports athlétiques (U.S.F.S.A.)*, *Touring Club de France (T.C.F.)*... -, caractéristiques majeures de la deuxième phase.

Au tournant des deux siècles, la montée en puissance des sports athlétiques, dits encore sports anglais, et l'apparition de l'automobilisme concurrencent fortement la vélocipédie. Le temps de la prospérité s'achève et le secteur associatif se réorganise, ce qu'exprime - c'est notre deuxième événement-charnière - la création à Paris, en avril 1900, de l'*Union cycliste internationale* qui vise à remplacer l'*International Cyclists' Association* de 1893 (*I.C.A.*). En effet, cette initiative due à l'*U.V.F.* assure à cette dernière, en même temps que son ascendant sur les autres nations, la mainmise sur le cyclisme hexagonal qui perd de sa diversité l'année suivante avec le retrait de l'*U.S.F.S.A.* de ce secteur d'activité. Progressivement les cyclistes abandonnent de leur superbe, rentrent dans le rang, se banalisent ; leurs associations, un temps fer de lance du monde sportif, égaleme

Nous développerons donc le plan suivant :

La première partie, intitulée **l'invention du cyclisme associatif (1867-1887)**, s'attachera à poser les bases de la nouvelle activité à une époque où ses adeptes ne disposent que de machines peu performantes : le vélocipède avant 1870 - il est lancé en 1867 et donne alors naissance à des véloce-clubs - puis le grand bi. Le développement précaire qui s'ensuit n'en est pas moins essentiel pour l'avenir.

Après ces deux décennies de fragilité, vient **l'âge d'or du cyclisme associatif (1888- 1899)** que dynamise l'envol du parc des deux-roues. La problématique de cette partie consistera à analyser les mutations mais aussi à rechercher les permanences que connaissent alors les véloce-clubs.

Le succès de nouvelles disciplines sportives, à l'extrême fin du XIX^{ème} siècle, amène **la banalisation du cyclisme associatif (1900-1914)**. Les sociétés, les fédérations doivent s'acclimater à une ère moins favorable avant que le premier conflit mondial ne mette en sommeil pour quatre années l'activité cycliste.

1^{ère} partie : L'invention du cyclisme associatif (1867-1887)

L'entrée en scène effective du vélocipède en 1867,

“ coursier d'acier, [...], digne fils de ce siècle [et] de son oeuvre métallique et puissante ”

ftn24

participe du fort mouvement de développement industriel, de multiplication des inventions et de course vers le progrès qui caractérise l'effervescent second XIX^{ème} 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 ”

ftn25, 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* ” ftn26.

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 disciplines ftn27 - 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 ?

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.

D'où la nécessité, dans un premier temps, de cerner au plus près les phases d'expansion, de latence ou de régression du corpus associatif, d'en saisir la diffusion spatiale ainsi que l'impact social, pour déterminer si

des événements - on pense bien sûr à la guerre franco-prussienne de 1870-1871 -, la résistance de certaines zones à la modernité, la distinction sociale plus ou moins attachée à l'activité fournissent ou non des éléments d'explication.

Dans la même optique, le second chapitre observera le processus de structuration qu'il soit interne aux associations ou qu'il envisage les liens externes entre elles. À ce sujet, l'influence plus ou moins importante de l'U.V.F. après sa création en 1881, constitue un élément-clé. Les sociétés cyclistes prennent-elles rapidement conscience des bienfaits de l'Union ou se recroquevillent-elles sur des desseins limités à des intérêts égoïstes ?

Enfin, nous rechercherons quel type de pratique, quel modèle - patriotique, compétitif, touristique - ont privilégié les véloci-clubs pour assurer leur promotion. Sont-ils plutôt orientés vers des exercices à finalité militaire calqués sur ceux des sociétés de gymnastique, vers des courses et leur corollaire, la mise en spectacle de l'activité, ou vers des promenades ou randonnées ? Choix décisif s'il en est car il conditionne et le soutien des autorités et l'adhésion de la population.

L'examen des vingt années que dure la période probatoire du cyclisme associatif requiert, une fois la genèse du mouvement exposée, qu'en soient d'abord appréhendés le plus précisément possible - donc en faisant appel à des éléments statistiques - les fondements primordiaux que sont le rythme des créations, la géographie des implantations et le profil social des adhérents. Combien ? Où ? Qui ?

L'histoire de la vélocipédie naît véritablement à la fin du Second Empire, en 1867 - "*L'an I de la vélocipédie*"^{fn28} -, année de l'Exposition Universelle tenue à Paris, au Champ de Mars, du 1^{er} avril au 5 janvier suivant. Le rapprochement avec cet événement majeur n'est pas fortuit, il s'appuie sur une réalité forte. En effet, profitant de l'effervescence et du climat de modernité qui entourent l'exposition, considérant l'affluence qu'elle génère^{fn29}, des communicateurs avisés saisissent l'occasion de faire connaître le nouveau produit qu'est le vélocipède, sans pour autant exposer^{fn30}. Ils préfèrent utiliser la voix de la presse et plus particulièrement du bimensuel *Le Sport* qui, fin juillet, sous le titre incitatif "*En véloce !!! En véloce !!!*", accueille le premier article promotionnel des vélocipèdes Michaux^{fn31}.

L'auteur y vante les atouts hygiéniques et pratiques du nouvel engin^{fn32} et attend de l'exposition que le mot d'ordre "*En véloce*", propagé de l'avenue Montaigne, siège de l'entreprise Michaux, au Champ de Mars, "*repartira à toute vapeur, dans la malle de chaque exposant pour se rendre au bout du monde*". En attendant que cette prophétie se réalise, le journaliste présente le véhicule inédit :

fn33

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 et oblige à quelques précisions.

Le vocable “ vélocipède ” naît officiellement en 1818, en tête d'un brevet - “ description d'une machine appelée vélocipède ” - déposé par Joseph Dineur pour protéger en France l'invention faite l'année précédente par le baron Drais von Sauerbronn, dans le duché de Bade. L'engin en cause est constitué d'une poutre horizontale reliant deux roues disposées en flèche. Il a pour but

“ de faire marcher une personne à grande vitesse ”

puisque l'utilisateur, assis sur la poutre, actionne la “ draisienne ” par le mouvement alternatif de ses jambes. Le déplacement de l'homme sur deux roues est né^{fn34}. L'instrument ainsi créé n'obtient qu'un succès limité, du fait d'un rapport rapidité du déplacement / fatigue de l'utilisateur peu satisfaisant. Par contre, un demi-siècle plus tard, les espoirs d'une révolution dans la locomotion se concrétisent lorsque d'Allemagne le processus créatif se déplace vers la France.

La tradition veut qu'en mars 1861 Ernest Michaux, sur une idée de son père Pierre, réalise, dans l'atelier de la rue Montaigne, l'innovation déterminante en exécutant la première paire de pédales placée sur l'axe de la roue avant d'un “ vélocifère ” appartenant à un chapelier de la rue de Verneuil, du nom de Brunel. Cette version que ne corrobore aucun document d'époque, aucun dépôt de brevet^{fn35} et qui, plus est, n'est avancée que tardivement, en 1893, est sujette à caution et suscite diverses objections de la part principalement des frères Olivier, commanditaires des Michaux au début de 1868^{fn36}. Rien d'étonnant donc à ce que le grand dictionnaire universel Larousse de 1878 reste très évasif dans son article “ vélocipédie ” :

“ l'attention se porta sur ce véhicule il y a quelques années, et des constructeurs habiles n'ont cessé, depuis lors, de le perfectionner ”

^{fn37}. La paternité de la pédale peut certes être contestée aux Michaux mais il est indéniable qu'ils ont banalisé le procédé, assuré son succès et au sortir de la période de tâtonnement - la protohistoire du cycle -, en juillet 1867, ils dominent le marché naissant.

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 pratique^{fn38}. 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 Versailles^{fn39} et l'affirmation du fonctionnement de " *clubs de vélocipédeurs* " à Paris ainsi que " *dans quelques villes de province* " ^{fn40}. Les espoirs de l'été se seraient donc concrétisés et le mouvement associatif serait en marche. Le caractère publicitaire de ces écrits, leur imprécision les rendent bien sûr sujets à caution, cependant il est 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. Cet enseignement chronologique acquis, il faut maintenant préciser la force et l'extension géographique de ce nouveau type de sociabilité. Pour ce faire, de quels moyens dispose le chercheur ?

La source privilégiée est celle des déclarations de sociétés auprès de l'autorité. En effet, à l'instar de toute autre association, les vélocipédistes désireux de s'assembler doivent se conformer aux exigences de l'article 291 du Code pénal (1810) ainsi rédigé :

“ 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 ”.

Les trois articles suivants, 292 à 294, édictent les sanctions prévues pour réprimer d'éventuelles infractions à la loi. La Monarchie de Juillet, afin de mieux juguler ses opposants politiques, renforce le dispositif par la loi du 10 avril 1834^{fn41}. 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^{fn42}.

L'aspect contraignant de la loi ne se prolonge pas au niveau de son application. L'autorité, une fois assurée par le libellé des 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^{fn43}. 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 ”

^{fn44}

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 ”

^{fn45}

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. Echappent ainsi à l'enquête les groupements qui ne dépassent jamais le stade initial, celui de l'informel, de la réunion d'amis. L'incidence est toutefois bénigne car, dépourvus de véritable visée militante, centrés sur des objectifs limités à quelques rencontres épisodiques, dotés d'effectifs faibles, ils n'influent pas réellement sur la dynamique d'ensemble et jouent un rôle d'autant plus marginal que leur existence est nécessairement précaire.

La non déclaration des dissolutions - la loi n'exige pas d'en avertir les autorités - est également dommageable au suivi de l'effectif associatif.

À ces problèmes imputables à la législation en vigueur s'ajoute celui de la conservation des dossiers de déclaration, conservation très variable suivant les départements. Certains fonds d'archives comme ceux de la Manche, de l'Aisne, des Ardennes... ont eu à souffrir des destructions consécutives aux conflits de 1914-1918 ou 1940-1944, d'autres ont été l'objet de tris très sévères. Ainsi pour la Dordogne, il semble que la sélection ait privilégié les associations d'instruction militaire et de gymnastique et rejeté en priorité les sociétés vélocipédiques. Au total 26 départements sont dépourvus de données fiables ^{fn46}; parmi eux celui de la Seine pour lequel ne subsistent qu'un infime contingent de déclarations. Heureusement la presse vélocipédique assez tôt développée - *le Vélocipède illustré* fondé par Richard Lesclide alias Le Grand Jacques paraît à partir du 1^{er} avril 1869^{fn47} - supplée en partie ces carences, en relatant telle assemblée constitutive ou telle activité d'une société inconnue des archives car non déclarée ou exclue du fonds à l'occasion d'un programme de tri. Quelques listes des clubs existant à une date donnée complètent cet éventail de sources .

Officiellement le premier vélo-club naît à Valence au début du mois de mars 1868. Les onze vélocipédistes qui le fondent adressent en effet le 12 mars leurs statuts au préfet de la Drôme et

“ espèrent [qu'il voudra] bien approuver le règlement qu'ils ont l'honneur de [lui] soumettre ”

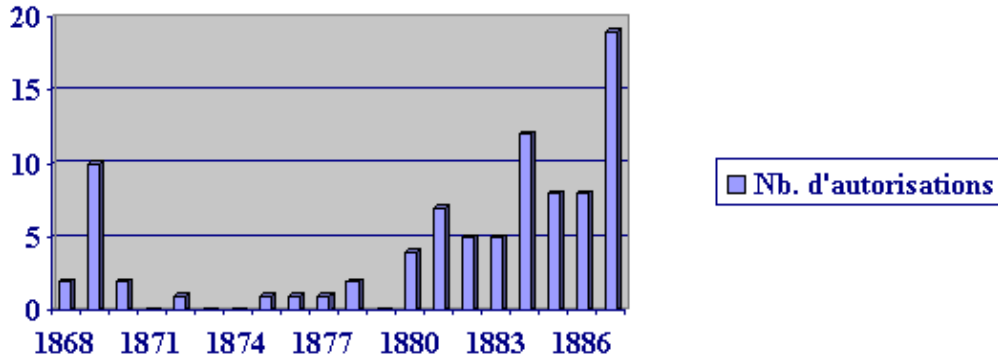
^{fn48}

Ils précèdent ainsi le *Vélo-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^{fn49}. Dix-neuf autres sociétés^{fn50} 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 encore trop peu assuré et bâti en grande partie sur un phénomène de mode.

Graphique 1. : Autorisations de sociétés (1868-1887).

Sources : Arch. dép.

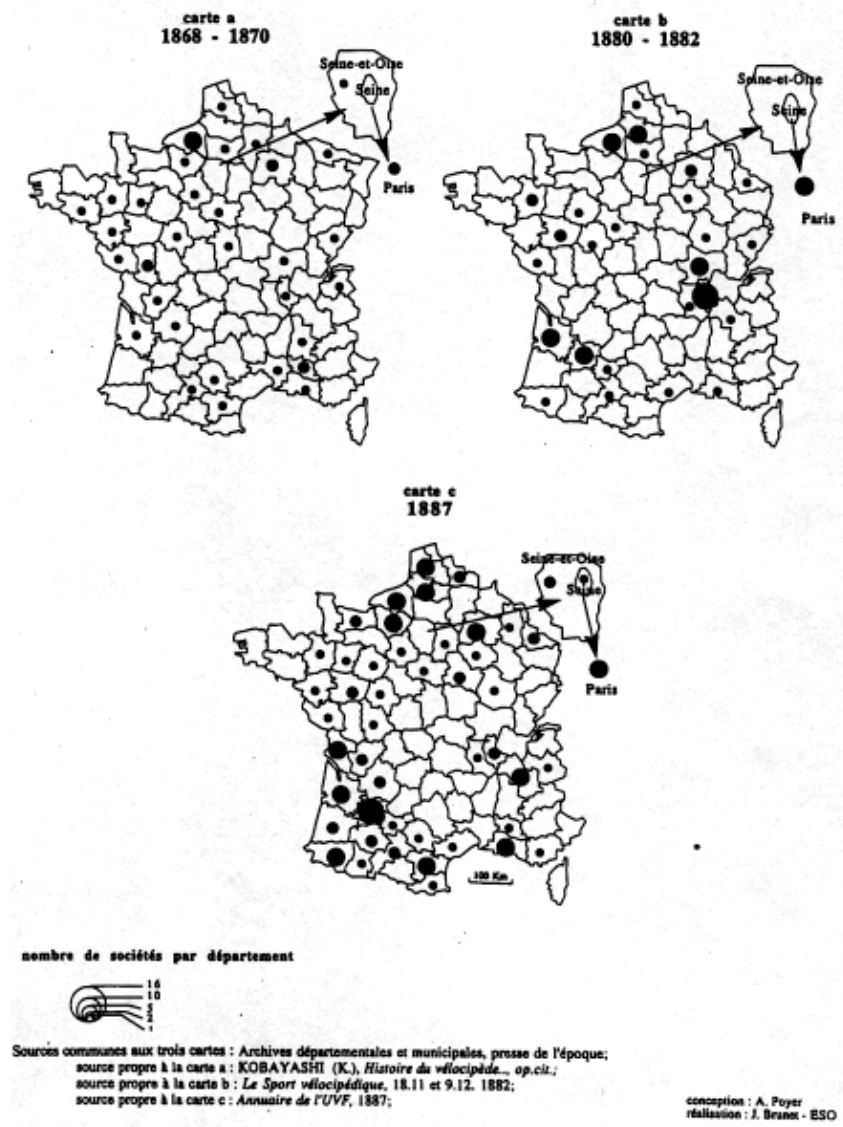


Le message des documents d'archives est sans équivoque. Dans les soixante et un départements de référence, ils ne laissent apparaître que six fondations entre 1871 et 1879. L'évolution de la presse spécialisée confirme cette rupture : *le Vélocipède illustré* disparaît en 1872, *le Vélocipède* ne dure que dix mois en 1874, *la Vie sportive* un semestre l'année suivante. 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, sept en 1881 - l'année de la fondation de l'*Union vélocipédique de France* -, encore cinq en 1882. Les listes parues dans *le Sport vélocipédique* (21 et 28 octobre 1882) sous le titre " *nomenclature des sociétés par ordre alphabétique de villes* " ajoutées à quelques indications éparses complètent les sources administratives et porte le total des sociétés ayant fonctionné pendant ces trois années au nombre de cinquante-deux^{fn51}. L'extension ne se dément plus par la suite avec une pointe de douze créations en 1884 puis de 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 déjà évoquées 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. Ce premier constat amène tout naturellement à s'enquérir de la dimension géographique de ces évolutions à l'intérieur de l'espace français.

A la fin du second empire, la diffusion associative touche plus du tiers des départements^{fn52}, signe que le vélocipède, d'abord développé à Paris, gagne très vite la province sous l'impulsion de la firme Michaux, devenue 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. L'entreprise acquiert une dimension industrielle et vend ses produits dans toute la France ainsi qu'à l'étranger. 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 minoré du fait des sources utilisées^{fn53}. 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* " ^{fn54} dans la petite ville de La Flèche, à mi-chemin du Mans et d'Angers.

La répartition des sociétés s'organise entre 1868 et 1870 en trois pôles :

Carte 1 : La propagation du cyclisme associatif (1868-1887)



La bonne dizaine d'associations restantes sont plus isolées même si au sud on remarque l'ensemble tripolaire Toulouse-Castres-Carcassonne (carte 1.a).

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 . Enfin le pôle lyonnais pousse ses ramifications vers la Saône et la Loire et les villes de St Etienne et de Grenoble (carte 1. b).

En 1887, l'extension spatiale du phénomène cycliste se marque par le comblement de certains vides - 47 départements sont alors pourvus - et la constitution d'un vaste ensemble continu (carte 1 c.). 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* ”^{fn55}. 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.

Même si, parmi les départements pourvus, une majorité ne le doit qu'à une seule localité, commence à se faire jour plus nettement une diffusion intra-départementale.

Nbre de localités du département dotées d'1 société ou plus	1868-1870		1880-1882		1887	
	Nb. dépts	%	Nb. dépts	%	Nb. dépts	%
1 localité pourvue	29	87,9	19	70,4	25	53,2
2 localités pourvues	3	9,1	3	11,1	16	34,1
3-4 localités pourvues	1	3	5	18,5	5	10,6
7 localités pourvues					1	2,1
Total	33	100	27	100	47	100

Sources : idem carte 1.

Nota.

Comptent 2 localités dotées :

Comptent 3 localités dotées :

Compte 7 localités dotées :

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 grande faveur dans la contrée* ”^{fn56} conduit à un quadrillage de l'espace départemental avec des implantations tant au niveau de la vallée de la Garonne (Agen, Damazan, Tonneins et Marmande) que de part et d'autre (Nérac au sud, Miramont et Villeneuve-sur-Lot au nord). Autre conséquence, cette extension atteint des localités de petite taille : quatre appartiennent au groupe des petites villes (3 à 10 000 habitants) et deux sont rurales (Miramont : 1348 h. et Damazan : 980 h.). Les associations du Lot-et-Garonne sont donc à 85% installées dans des cités comptant moins de 10 000 habitants alors que pour la France entière, leur part n'atteint pas un quart^{fn57}.

Classe de population	1868-1870		1880-1882		1887	
	Nb. de soc.	%	Nb. de soc.	%	Nb. de soc.	%
< à 3000 h.			1	1,9	5	5,1
3000 à 5000 h.	4	10,3	6	11,5	5	5,1
5000 à 10 000 h.	5	12,8	2	3,9	12	12,4
10 000 à 20 000 h.	7	17,9	10	19,2	22	22,7
20 000 à 50 000 h.	12	30,8	12	23,1	28	28,9
50 000 h. et plus	9	23,1	16	30,8	19	19,6
Agglomération parisienne	2	5,1	5	9,6	6	6,2
Total	39	100	52	100	97	100

Sources : idem carte 1 et DUPEUX G. : *Atlas historique...*, op. cit.

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%, 82% et 77% avec cependant pour 1887 un recul des grandes villes (25%) alors qu'elles étaient 40% en 1880-1882. Cette légère extension vers les localités moins peuplées se confirme avec la faible progression des bourgs.

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 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 que se crée une société vélocipédique dans une simple commune, à Damazan.

Statut administratif	1868-1870		1880-1882		1887	
	Nb. de soc.	%	Nb. de soc.	%	Nb. de soc.	%
Simple commune					1	1
Chef-lieu de canton	4	10,3	3	5,8	12	12,4
Chef-lieu d'arrondissement	10	25,6	14	26,9	26	26,8
Chef-lieu de département	23	59	30	57,7	53	54,6
Paris	2	5,1	5	9,6	5	5,2
Total	39	100	52	100	97	100

Sources : idem carte 1 et Dénombrement de la population de la France en 1881

Le poids démographique et la fonction de direction des localités apparaissent nettement comme les deux facteurs favorisant la naissance du cyclisme associatif. L'un est-il plus décisif que l'autre ? Le cas des départements où chef-lieu et ville la plus peuplée diffèrent fournit un élément de réponse. Dans le Var, le Pas-de-Calais et la Marne, Toulon, Calais et Reims précèdent leur chef-lieu respectif, à l'inverse dans le Finistère la prime est au chef-lieu : Quimper, trois fois moins peuplé que Brest, le devance de deux ans, nous sommes là en 1888. Le poids démographique semble donc plus déterminant, toutefois cette influence a ses limites. En effet si les trois-quarts des villes de plus de 100 000 habitants et plus de la moitié de celles de 20 à 100 000 disposent d'au moins une société vélocipédique^{fn58}, le nombre de celles-ci n'est pas proportionnel à l'importance démographique. L'agglomération parisienne avec six sociétés, des villes comme Lyon et Marseille, où fonctionnent deux sociétés, offrent un moindre encadrement associatif que l'ensemble des villes de 10 à 20 000 habitants. Plus précisément, une société correspond, en moyenne, à plus de 400 000 habitants dans l'agglomération parisienne, à 125 000 dans le groupe 100 000 et plus et à environ 50 000 seulement dans l'ensemble 10 à 50 000 habitants. En revanche, au dessous du seuil des 10 000 habitants, l'encadrement se relâche.

.Classe de population	Population totale	Nb. de sociétés	Nb. moyen d'h. pour 1 soc.
3000 à 5000 h.	1 257 483 h.	5	251 496
5000 à 10 000 h.	1 238 347 h.	12	103 195
10 000 à 20 000 h.	1 222 700 h.	22	55 577
20 000 à 50 000 h.	1 347 860 h.	28	48 137
50 000 à 100 000 h.	674 683 h.	8	84 335
100 000 h. et plus	1 380 287 h.	11	125 480
Agglom. parisienne	2 648 533 h.	6	441 422
Ensemble des villes	9 769 893 h.	92	107 361

Sources : Arch. dép. et mun. ; presse de l'époque ; *Annuaire de l'U.V.F.*, 1887 ; DUPEUX G. : *Atlas historique...*, op. cit

Toutefois, dans certains départements, le chef-lieu, quoiqu'étant également le centre le plus peuplé, n'est pas toujours le premier point d'implantation. 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 déjà développé qui sert de modèle voire d'initiateur. Chatellerault profite ainsi d'être plus proche de Tours pour échapper au " véritable désert " dont parle Maurice Martin à propos du Poitou^{fn59}. 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 " ^{fn60}. 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*^{fn61}. 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 orthézien* se constitue " grâce au dévouement de M. Elisseiry ", président du *Vélo-club de Bayonne-Biarritz*^{fn62}. 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 " ^{fn63} lors de leurs records tentés et réussis à tricycle. Le club de la Gironde lui-même tire son origine d'une autre société : le *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 [...] de près ou de loin doivent leur origine au premier club de France "

^{fn64}. Par exemple, la *Société vélocipédique du Mans* se constitue en 1882 à la suite de l'installation dans la ville de Laumailly, un des membres fondateurs du club angevin. De même le *Véloce-club de Tours* résulte de l'impact donné dans la cité par l'organisation de la course de fond Angers-Tours-Angers qui génère un premier noyau de vélocipédistes, d'abord affiliés au club angevin.

Grenoble, autre pôle avec Angers et Bordeaux de la " *Trinité Sainte* " considérée comme " le berceau du cyclisme français " ^{fn65} 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 affiliation^{fn66}. Pourtant, dix ans plus tard, il lance le *Vélo-club grenoblois* qui appuie son extension sur 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 de cette situation au plan associatif : alors qu’au cours des années 1870 l’activité française est moribonde, le nombre de clubs s’élève rapidement outre-manche, passant de 29 en 1874^{fn67} à 675 en 1881^{fn68}.

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 ”

^{fn69}, quelques uns des Anglais en villégiature dans la Reine des Pyrénées, participent à la création du *Véloc-club béarnais* qui se

choisit “ pour président un Anglais, hôte assidu de Pau, le capitaine Annesley ”

^{fn70}

Des “ ladies ” adhèrent au nouveau groupement. En 1881, le *Vélocipède-club dieppois* et le *Cosmopolite* - l’appellation est révélatrice - *Véloc-club de St Pierre les Calais*, contacts 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 véloc-club*^{fn71} et des *Cyclistes boulonnais* mentionnent la présence de plusieurs membres originaires d’outre-manche. La formule qu’ajoutent les fondateurs de la société de Boulogne

: “ ces sociétaires ont tous la plus grande sympathie pour la France ”

^{fn72}, n’est pas que clause de style, elle vise à se prémunir d’un éventuel refus préfectoral car quoique la circulaire du 12 septembre 1885 ne concerne pas les sociétés vélocipédiques, certains responsables départementaux rejettent toute présence d’étrangers dans les clubs^{fn73}. Tel n’est pas le cas de celui de la Marne où le *Bicycle-club rémois* est fondé à 40% par des Anglais. Le président, l’industriel Holden, a installé en 1853 avec son compatriote Lister

“ une vaste et moderne usine de peignage ”

dans la cité champenoise^{fn74}. À Saumur, la présence britannique est moins forte mais le secrétaire et principal animateur, Hart, est sujet anglais.

Une tradition nautique vivace favorise également l’introduction de la vélocipédie. *Le Vélocipède illustré* considère “ *le canotage comme le frère aîné de la vélocipédie* ”^{fn75}. À Toulouse, en 1868, les premières courses sur route sont organisées par la société des régates et lorsque le *Véloc-club* se déclare, il signale que ses statuts

sont “ identiques, sauf modifications obligées, à ceux des régates ”

^{fn76}. À Rouen, Dieppe, Bergerac, Marseille, Angers, Nancy, Cognac... les sociétés nautiques précèdent les groupements cyclistes avec bien souvent filiation entre elles^{fn77}. Le président de la société des régates

d'Angers, G. de Mieulle, est membre fondateur du *Véloce-club*^{fn78}. À Villeneuve-sur-Lot, si les deux sociétés se créent à quelques jours d'intervalle avec un certain nombre de membres communs, c'est après l'organisation, l'année précédente, d'une journée de régates avec le concours de la *Société nautique bordelaise* (l'influence de Bordeaux ne se limite pas au domaine cycliste)^{fn79}.

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* " ^{fn80}. Cette remarque pose la question de l'influence acquise par la vélocipédie face aux autres activités de détente, question que nous limiterons, bien sûr, à son seul aspect associatif.

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. Pierre Goujon fait un tableau de leur forte implantation dans les campagnes de Saône-et-Loire^{fn81}. La seule Seine-et-Marne enregistre 113 créations d'orphéons, de fanfares... entre 1870 et 1887^{fn82}. Plus concentrés géographiquement, des groupes adeptes de jeux traditionnels jouissent encore d'une forte audience dans certaines régions de France : boules de fort dans une large région angevine - quarante sociétés s'adonnent à ce jeu en 1886 dans le chef-lieu du Maine-et-Loire^{fn83} -, tir à la sarbacane à St-Etienne et aux environs^{fn84}, tir à l'arc, à l'arbalète, jeu de boules... dans le nord de la France^{fn85}. Le lent démarrage du cyclisme associatif à Marseille contraste avec la vogue excursionniste qui y règne^{fn86}. Gardons-nous enfin d'oublier que vers 1880 la France compte déjà 251 sociétés de gymnastique^{fn87}. En Meurthe-et-Moselle, six se créent entre 1872 et 1876^{fn88} ; la Marne en totalise vingt-quatre en 1881 puis trente en 1884^{fn89}. Lorsqu'en Seine-et-Marne se déclare le premier groupe cycliste - le Vélo-sport de Brie-Comte-Robert -, fin décembre 1887, le département a déjà vu se constituer dix-sept sociétés de gymnastique et vingt-sept groupements de tireurs^{fn90}. 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 affiliées^{fn91}. Dans l'ouest et le sud de la France le phénomène est moins marqué. En Charente si les sociétés de tir se diffusent largement, celles de gymnastique n'investissent pas l'ensemble du département et à Cognac le club cycliste précède la société de gymnastique^{fn92}. Dans l'Aude Carcassonne et Narbonne reproduisent le même schéma^{fn93}. Toutefois ces quelques 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%. Hormis quelques exceptions comme au Véloce-club de Tours - un quart des membres sont extérieurs à la ville - et surtout au Véloce-club du Var - onze membres sur vingt-quatre ne sont pas toulonnais^{fn94} -, le sociétaire n'est que rarement un relais possible pour une extension de la sociabilité cycliste à d'autres localités. 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.

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^{fn95}, sauf dans les grandes villes où la police est chargée de mener des enquêtes. Elles sont également sommaires car celles assorties des indications désirées pâtissent d'une absence de normalisation - autant de listes, autant de rédacteurs - et adoptent parfois des terminologies floues pour désigner l'activité des membres . Si dans le cas des professions libérales, des fonctionnaires, les appellations souffrent peu d'équivoque, il n'en est pas de même dans le domaine du commerce - pensons au terme négociant - ou dans celui de l'artisanat avec l'oubli assez fréquent de distinction entre maître et ouvrier. Certaines listes portent ainsi : cordonniers, graveurs, mécaniciens... sans autre précision. Pourtant 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 groupes et même de tenter une structuration basée sur la hiérarchie sociale en cinq catégories^{fn96}.

Le premier engouement pour le cyclisme associatif semble peu concerner 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 et qui servent de base au graphique ci-dessous - 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 nuance fortement les affirmations contenues dans la presse selon lesquelles " le High life a pris sous son patronage ce nouvel exercice^{fn97} " et la nouvelle activité se

propage " grâce à la fantaisie de quelques-uns de nos grands seigneurs

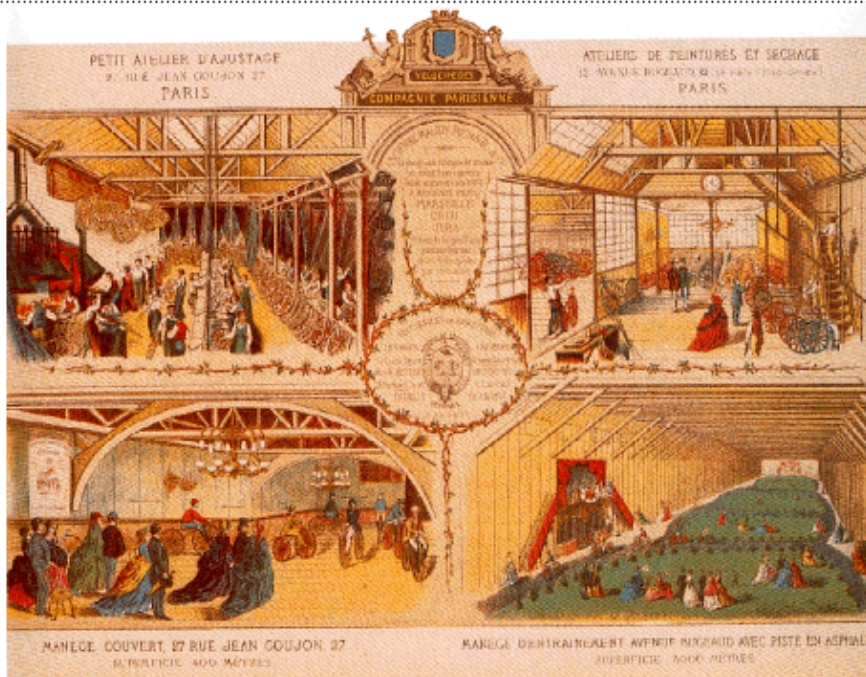
^{fn98}

". Bien sûr des membres de l'aristocratie, Napoléon III en est une preuve, chevauchent le nouvel engin ; les journalistes se focalisant, parfois dans un but publicitaire, sur cette exemplarité. Mais l'adoption du vélocipède, son éventuel encouragement - à Angers deux des trois organisateurs des courses du 22 avril 1869 sont nobles^{fn99} - ne se prolongent pas jusqu'à intégrer le mouvement associatif déjà trop divers.

Figure 1. : Un vélocipède de la *Compagnie parisienne* et son " cavalier ".

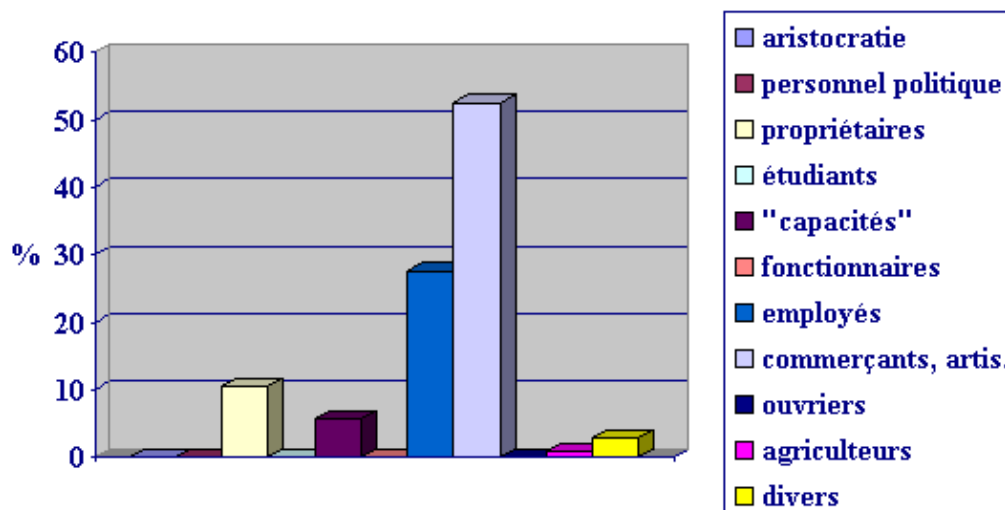


Figure 2. ateliers et manèges de la *Compagnie parisienne*.



In DODGE P. : *La grande histoire du vélo*, op. cit., p. 35.

Graphique 2. : Répartition socioprofessionnelle des cyclistes associatifs (1868-1870)[ftn100](#).



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 du mouvement à moins que, comme à Rouen, une société distinguée et homogène, *l'Union des velocemen de Normandie* - dissidente du *Véloce-club* - ne se forme et n'accueille des négociants, des architectes, des chimistes, des pharmaciens ainsi que des

"dames avec le titre de dames patronnesses"

[ftn101](#)

Dans son énumération, C. Petiton oublie de mentionner le docteur Belencontre, un des premiers médecins à se passionner pour la vélocipédie et qui prolonge son action par l'édition d'un ouvrage intitulé *Hygiène du vélocipède*[ftn102](#). Curieusement, propriétaires et rentiers qui appartiennent au même milieu que les "capacités" adhèrent assez nombreux. Différence de comportement liée probablement à un plus grand sentiment d'indépendance ? Un bon exemple en est fourni par Alfred Caraven, 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". Il s'implique fortement dans le nouveau type de sociabilité. Avec 55 occurrences sur 105, il est majoritaire et se partage pour l'essentiel entre les secteurs du textile, du travail du bois, du cuir ou encore des métaux[ftn103](#). Ce dernier groupe, le plus représenté avec 12 occurrences, mérite attention. Serruriers, mécaniciens s'y mêlent aux armuriers, 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. A Carcassonne, M. Miquel, rédacteur de la demande d'autorisation de la société de courses, fabrique des vélocipèdes. La cheville ouvrière du *Véloci-club de Versailles* est "Monsieur Lecoq, négociant, qui a créé cette industrie" dans la ville[ftn104](#). Le trésorier du *Véloce-club de Nantes*, M. Lotz, a inventé une locomobile[ftn105](#). Clément Ader, alors fabricant à Muret, s'inscrit au *Véloce-club de Toulouse*...[ftn106](#) Nous touchons là un élément essentiel de la genèse du milieu associatif cycliste. L'adhésion de ces membres ne doit pas qu'à la passion. Leur entrée en vélocipédie s'appuie aussi sur des visées commerciales. Rien d'étonnant donc à ce qu'ils encouragent la création de sociétés après avoir dans un premier temps organisé ou participé à l'organisation de compétitions. Mais ce

processus ne va pas toujours jusqu'à son terme. Ainsi les premières courses d'Auxerre qui doivent beaucoup à un carrossier et à un fabricant de roues ne débouchent pas sur la création d'une société^{fn107}. Bien plus, les frères Bollée, fabricants et inventeurs manceaux dans le domaine mécanique, ont le désagrément d'être les seuls concurrents au départ d'une course qui finalement n'a pas lieu^{fn108}.

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 150 F. pour les modèles simples à 1000 F. pour les plus sophistiqués, tel 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...* " ^{fn109}. En revanche le constructeur lyonnais, Cadot, propose en 1867 un engin destiné aux enfants à 100 F. et un autre pour homme à 150 F^{fn110}. M. Thomasset fabrique à Carpentras des vélocipèdes

" presque aussi bien construits que ceux de Michaux, ne coûtant que 150 F. "

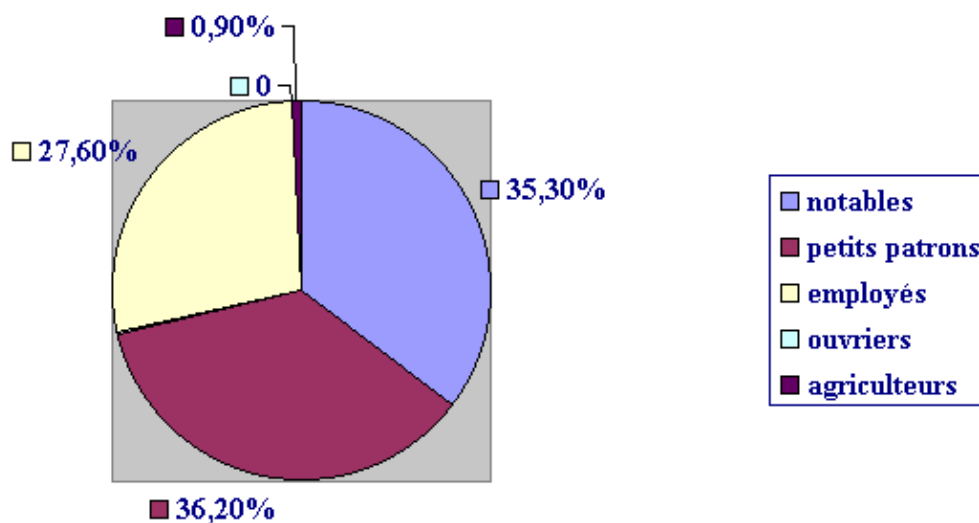
^{fn111}. Le tarif du Parisien Benon s'échelonne de 150 à 300F^{fn112}. Dans ces conditions, l'acquisition est à la portée des employés qui constituent probablement cette " basse classe " que Paul Devillers rend responsable du discrédit rapide de l'activité :

" Nous avons été débordés par la basse classe, d'abord ; nous avons été tués par la guerre ensuite "

^{fn113}

Au niveau de la 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%.

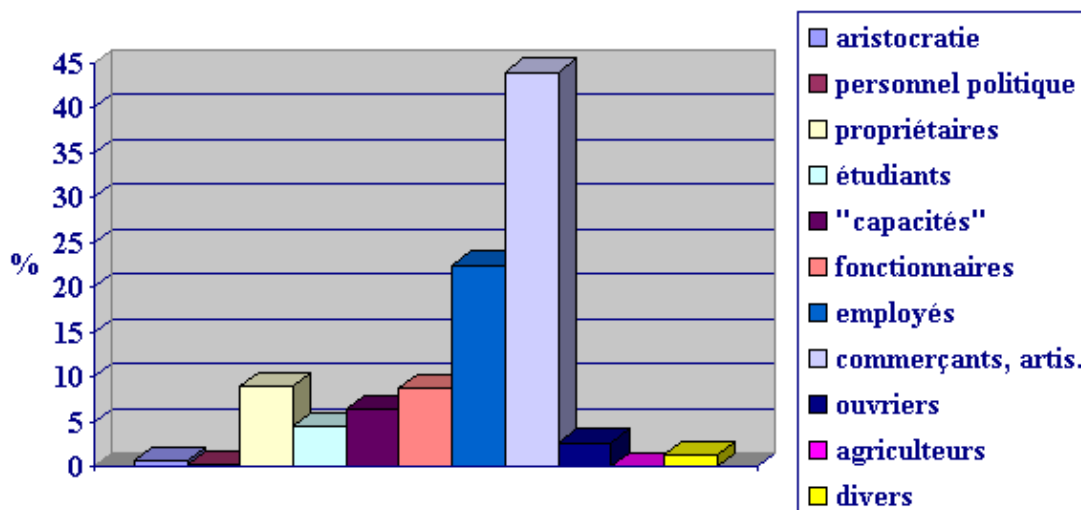
Graphique 3. : Statut social des cyclistes associatifs (1868-1870).



Les renseignements relatifs aux années 1870, trop peu nombreux, oblitèrent toute généralisation. A noter cependant la remarque du commissaire de police d'Amiens signalant au préfet que les membres du *Véloce-club* sont " tous, employés de commerce ou de bureau, ouvriers " [fn114](#). D'autre part, la présence d'un maître de gymnastique au sein du *Véloce-club de Castelsarrasin* confirme l'engouement d'un grand nombre de gymnasiarques pour une discipline qu'ils intègrent à leur activité [fn115](#). Déjà en 1867, Hippolyte Triat a adopté le nouvel engin qu'il conduit avec " une adresse remarquable " [fn116](#). 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) [fn117](#).

Avec les années 1880, le corpus documentaire s'accroît et permet une ventilation ternaire des données entre petites villes, villes moyennes et grandes villes [fn118](#). Les trois groupes confondus, la répartition socioprofessionnelle constatée à la fin des années 1860 subit peu de modifications.

Graphique 4. : Répartition socioprofessionnelle des cyclistes associatifs (1882-1887) [fn119](#).



La stabilité l'emporte largement sur le changement. 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. Quelques exemples : Clément, futur grand constructeur, assume la charge de trésorier du *Cercle vélocipédique de France*, créé à Paris en 1880^{ftn120} ; 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* ; M. Morel, principal agent de cycles grenoblois, est membre du *Vélo-club*... 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^{ftn121}, 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'Épernay* (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 ”

^{ftn122}. Même si sa présence est plus modeste que dans les jeux traditionnels et la gymnastique^{ftn123}, le sport des ouvriers dans le contexte du cyclisme associatif naît donc assez tôt. En effet,

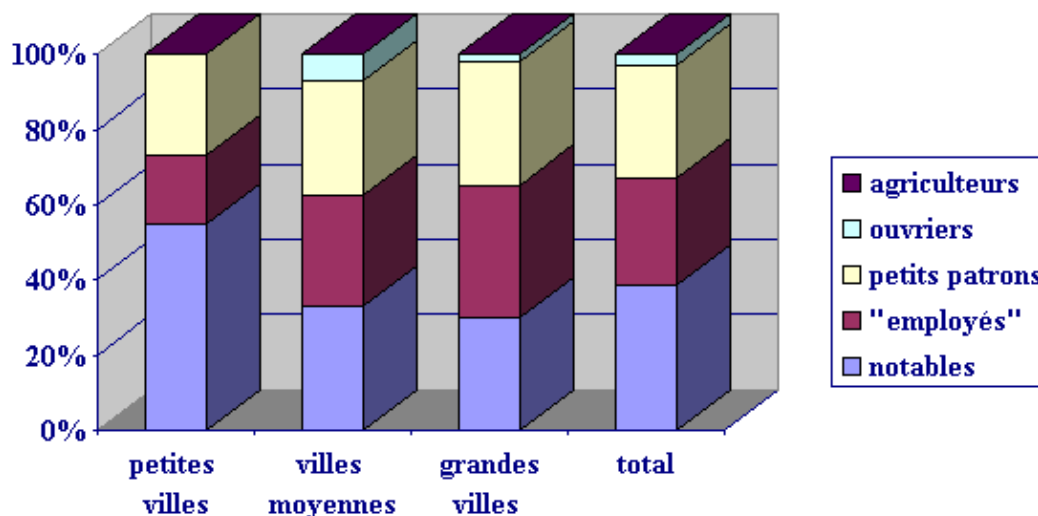
“ la classe ouvrière n'est pas homogène, non plus que celle des employés. Il en est parmi eux, et ils sont nombreux, qui disposent d'un temps de loisir, de salaires décent et d'une culture générale honnête ”

^{ftn124}

Reste que le coût du grand bi 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 vélo 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 de petits fabricants mettent sur le marché des produits peut-être plus frustes mais à des prix moins élevés et qu'un marché de l'occasion fort approvisionné existe. Ainsi 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 F^{fn125}. De plus les fabricants pratiquent le financement à crédit ainsi que la location. Les mémoires de Charles Terront nous aident également à comprendre comment les jeunes employés ou ouvriers, poussés par la passion, arrivent à acquérir leur machine. Le futur vainqueur de Paris-Brest-Paris, vers 1875 modeste employé de l'agence Havas, a d'abord recours à la location puis, aidé par son frère et par son père, ouvrier-mécanicien, il va économiser sou à sou pour atteindre la somme des 375F. nécessaires à l'achat de la machine de son choix^{fn126}.

L'éclatement des données en fonction de la population des localités révèle de nettes différences entre les trois groupes de villes.

Graphique 5. : Statut social des cyclistes associatifs, par catégorie de ville (1882-1887)^{fn127}.



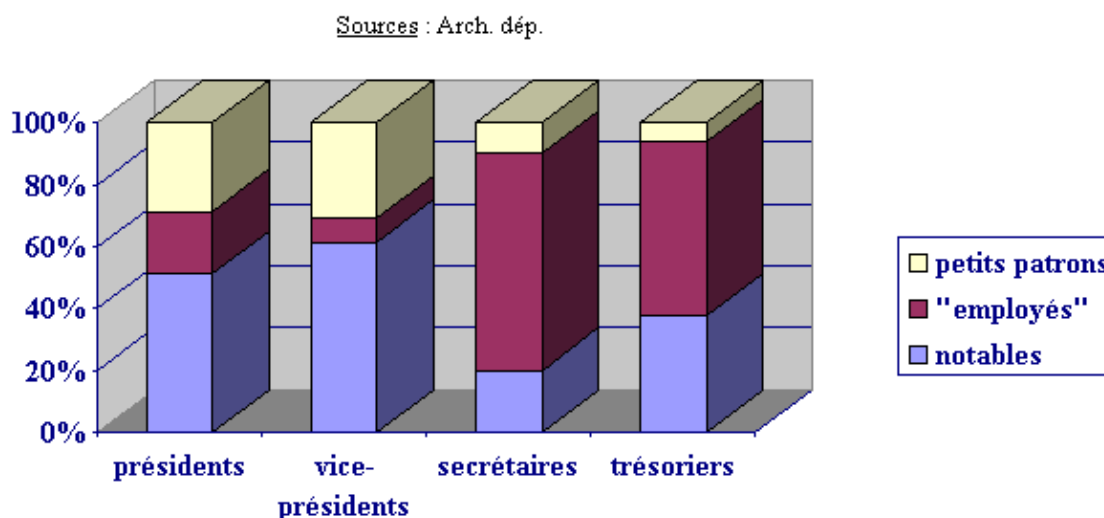
Si l'on s'en tient au statut social, la part des notables - majoritaire entre 3000 et 10 000 habitants - diminue fortement alors que la population des localités progresse. Le mouvement inverse touche les "employés" et les petits patrons. En d'autres termes, les sociétés des petites villes recrutent surtout 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, en partie, 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 ”

La prise en compte des seuls dirigeants fait évoluer sensiblement l'importance de cinq des onze groupes socioprofessionnels^{ftn129}. 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.

Pour constater une véritable notabilisation, il faut encore limiter le champ d'investigation et le circonscrire aux présidents de sociétés.

Graphique 6. : Statut social des membres des bureaux par poste (1877-1887)^{ftn130}.



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*^{ftn131} 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 "

^{ftn132}, faisant monter à bicycle ses sept enfants. 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'honneur^{ftn133}. 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 "

^{ftn134}. Son compatriote, l'industriel Ernest Dumolard, qui lui succédera à la tête du *Vélo-club grenoblois*, appartient à une lignée de cimentiers fortement imprégnés par la doctrine janséniste^{ftn135}.

Le Parisien Henri Pagis n'hérite pas d'une position déjà enviable. Sa trajectoire illustre les possibilités de promotion sociale qu'offre le secteur vélocipédique. Il débute sa carrière au service des archives du ministère de la guerre, en tant qu'employé et fonde sa célébrité sur le record qu'il établit, en octobre 1875, en compagnie d'Albert Laumailié, sur le parcours Paris-Vienne^{fn136}. L'année suivante, il prend l'initiative de convoquer les vélocipédistes de Paris afin de fonder l'Union vélocipédique parisienne dont il assure la présidence. L'acharnement dont il fait preuve à étendre le sport vélocipédique, lui vaut d'être préposé à la rubrique cycliste que crée *La Revue des sports*. Il y commente l'actualité et y expose ses idées à partir de janvier 1877 sous le pseudonyme de Raoul Richard avant de devenir, cinq ans plus tard - il est alors président de la Société vélocipédique métropolitaine -, le directeur en chef de la revue *Le Sport vélocipédique*. A cette promotion par le journalisme répond celle par le commerce de cycles, telle que la connaît Pierre Rousset, président du Véloce-club bordelais et propriétaire du beau domaine de la Prade, situé à 20 km. de la capitale girondine.

Les notables, également majoritaires pour les vice-présidents, se font plus discrets aux postes de trésoriers et surtout de secrétaires, fonctions accaparées par les "employés" - essentiellement de bureau - qui prolongent leur activité professionnelle au sein des associations. Ainsi se dessine nettement un partage des tâches : les charges exigeantes et obscures - secrétariat, trésorerie - aux "employés" et aux personnalités plus en vue les présidences et vice-présidences 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"^{fn137}.

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^{fn138}. Ainsi, position sociale et âge, tous deux élevés, conjuguent leurs effets pour asseoir la respectabilité du responsable de l'association. D'ailleurs les dirigeants, président, vice-président, secrétaire et trésorier, présentent une moyenne d'âge supérieure à celle des sociétaires - 29 ans 3 mois contre 26 ans 10 mois. Ces résultats globaux incitent à mener plus loin l'analyse afin d'appréhender le degré d'implication des jeunes au sein du cyclisme associatif. Les courriers émanant des sociétés ou des maires inclinent à penser qu'il est élevé car l'expression "jeunes gens" revient souvent^{fn139}, mais ces témoignages écrits sont bien vagues et ne dispensent pas d'avoir recours aux enseignements des statuts.

Le plus souvent les sociétés ne fixent pas de limite d'âge inférieure et se bornent à indiquer, la clause est légalement obligatoire, que les mineurs ne seront admis 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. A Grenoble, la catégorie, créée dès 1882, reçoit un règlement spécial en 1884 après que l'année précédente, la ville a connu l'essai de fondation d'un *Vélo-sport lycéen*. L'appartenance aux pupilles ne modifie en rien la procédure d'admission basée sur la présentation par des membres déjà inscrits. En revanche les cotisations sont en moyenne divisées par deux. Le club grenoblois abaisse même la cotisation de 30 à 5F en 1884. En contre-partie leurs prérogatives sont plus restreintes, 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)

^{fn140}

, ils n'ont pas “ le droit de délibération ou de vote ”

(*Vélo-club grenoblois*)^{fn141} et même

“ ils ne pourront assister aux réunions ”

(*Véloce-club béarnais*)^{fn142}. L'exclusion des pupilles des 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 ”^{fn143}. 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 ”

^{fn144}

Les 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 lorsque le *Véloce-club de Tours* modifie ses statuts en 1887, il supprime la catégorie des pupilles créée en 1883. Les dix listes nominatives qui portent l'âge des sociétaires témoignent de cet état de fait.

Ages	Sociétaires nombre	%
< 21 ans	61	21,6
21-25 ans	87	30,9
26-35 ans	100	35,5
36-50 ans	26	9,2
> 50 ans	8	2,8
Total	282	100

Sources : Arch. dép.

Seulement un adhérent sur cinq est mineur - le coût du vélocipède joue probablement - 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 ans^{fn145}. Dans les associations vélocipédiques, cette proportion correspond aux 21-35 ans, c'est-à-dire aux jeunes adultes. 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.

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 adulte^{fn146}. 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 égard ”^{fn147} 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-sportives^{fn148}. Cette dernière disposition rejoint les réticences qu'exprime Nestor, pseudonyme d'Ernest Dumolard, dans un éditorial du *Sport vélocipédique*. L'essentiel de son argumentaire, hormis l'affirmation d'une nette division sexuelle selon laquelle,

“ la femme et l'homme suivent une voie distincte appropriée à leurs aptitudes respectives ”,

visé à préserver “ *le charme* ” des réunions,

“ cet abandon et cette familiarité qui n'ont d'autres limites que les convenances inter-masculines, et Dieu sait si cette limite est reculée ”

^{fn149}. Assurément l'éditorialiste expose là l'opinion communément admise au sein des cyclistes associatifs 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* ”^{fn150}, auquel les participantes aux courses réservées aux dames donnent corps^{fn151}, supplante l'avantage escompté d'un départ moins fréquent des adhérents masculins après le mariage. Pour autant, faisant fi des réticences émises par certains médecins^{fn152}, les cyclistes associatifs 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 bicyclette, 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 bourgeois des années 1868-1870 périssent 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 collègues d'outre-Manche ni avec les adhérents d'autres formes de sociabilité masculine - les véloce-clubs ne dérogent pas à la règle du sexisme ambiant - telles que les associations de gymnastique, les orphéons, les cercles... L'espace français n'est donc qu'inégalement couvert : une moitié des départements - les plus enclavés, les moins économiquement développés, ceux qui s'inquiètent de la modernité - restent à l'écart du phénomène. Dans les autres, le chef-lieu est d'abord pourvu. Toutefois, si le maillage est presque exclusivement urbain et s'appuie d'abord sur les villes de plus de 10 000 habitants, les très grands centres - Paris, Lyon, Marseille - n'affirment aucune suprématie. Par contre, émergent Angers, Bordeaux, Grenoble. Enfin, le volet associatif de la vélocipédie est moins porteur de distinction sociale que l'usage individuel du deux-roues. Le regroupement tempère la notabilisation et installe au premier plan la bourgeoisie populaire des classes nouvelles - “ employés ”, petits patrons - qui supplante les catégories moyennes, les couches supérieures étant pratiquement exclues. Les sociétés vélocipédiques pèsent donc peu tant socialement que numériquement. Leur structuration individuelle et collective accentue-t-elle ou contredit-elle cette impression initiale de faiblesse ?

Comme celui des autres associations, le fonctionnement interne des véloce-clubs est régi par des statuts soucieux à l'évidence de faire de chaque groupement une institution solide. L'objet de cette partie consiste d'une part à préciser les modalités organisationnelles induites par ces textes fondateurs, d'autre part à vérifier la réalité de leur affiliation, tout en apportant une attention particulière aux facteurs possibles de différenciation : pourquoi telle société prospère-t-elle ? Pourquoi telle autre végète-t-elle voire périclite-t-elle ? De cet ensemble d'entités originales se dégage très tôt un désir de regroupement dans le cadre

national concrétisé en 1881 par la fondation de *l'Union Vélocipédique de France*, événement capital, s'il en est, dans l'histoire du cyclisme associatif. Mais les contemporains ont-ils conscience de son importance ? Va-t-il porter immédiatement ses fruits et contribuer à nouer des liens solides entre les sociétés de l'ensemble du réseau ?

L'obtention de l'approbation administrative de l'association est subordonnée pour partie à la fourniture de statuts. Ce texte, que contrôlent avec attention les autorités, doit les assurer que le nouveau groupement ne constitue pas un danger pour l'ordre social. Ecrits à valeur officielle, les statuts représentent aussi le fondement de l'association. Ils en fixent les règles organisationnelles et matérialisent le contrat que passent entre eux les fondateurs et qu'acceptent ensuite les nouveaux adhérents.

Concrètement dans la majorité des groupements, les sociétaires en reçoivent un exemplaire et s'engagent à en respecter les dispositions^{ftn153}.

Chaque société, au moment de sa création, est donc confrontée à la rédaction de ce document essentiel. Certaines s'inspirent des statuts de sociétés déjà approuvées. Le *Sport vélocipédique libournais* signale, dans un but de légitimation, qu'il a copié " *presque entièrement ceux du Véloce-club bordelais* " ^{ftn154}. D'autres peuvent recourir aux exemples qu'apporte la presse spécialisée. En 1870, l'*Almanach du vélocipède* livre " *une formule de statuts pour clubs* " ^{ftn155} ; Le *Sport vélocipédique* fait de même en 1884^{ftn156}. Ces pratiques de reproduction de modèles amènent à s'interroger sur la valeur d'une étude du fonctionnement des sociétés à partir de ces textes. Peut-on lui concéder un quelconque crédit ? Sans aucun doute car les copies serviles sont rares. A l'intérieur des familles de statuts, chaque club adapte la formulation à ses aspirations, à ses besoins. Parfois, certains font même œuvre originale, comme le *Vélo-club grenoblois* - le rédacteur en est Ernest Dumolard - en 1882 ou, la même année, la *Société vélocipédique métropolitaine* grâce à René Pagis.

La volonté de renforcer le contrat pousse assez souvent à la rédaction d'un règlement intérieur qui peut aller jusqu'à envisager que : " *Tout sociétaire, en entrant dans le local du club, devra déposer au vestiaire chapeau, canne et parapluie* " ^{ftn157}.

Une première approche, à partir du nombre d'articles des textes fondateurs, plaide en faveur d'un souci de précision.

	1868-1870		1873-1887		1868-1887	
	Nb. de statuts	%	Nb. de statuts	%	Nb. de statuts	%
- de 20 art.	3	25	8	11	11	12,9
20 à 29 art.	6	50	19	26	25	29,4
30 à 39 art.	3	25	24	32,9	27	31,8
40 à 49 art.			12	16,4	12	14,1
50 art. et +			10	13,7	10	11,8
	12	100	73	100	85	100

Sources : Arch. dép. et mun

Près de 90 % des statuts comptent au moins 20 articles et encore plus de 50 % au moins 30. Au fil du temps cette tendance s'accroît. De 23 articles dans la période pionnière, la moyenne s'élève à 34 au cours des années 1870-1880. Jusqu'en 1870, aucun statut n'atteint les 40 articles, par la suite, après qu'en 1873 le *Véloce-club toulousain* a franchi ce cap, le cas concerne le quart de l'effectif. Dès 1875 le *Véloce-club*

d'Angers dépasse le seuil des 50 ; neuf autres sociétés l'imiteront.

Nous ne nous engagerons pas dans le détail souvent complexe des points abordés dont la présentation schématique des statuts adoptés par le *Vélo-club grenoblois* à la fin de 1882^{[ftn158](#)} donne un aperçu :

Nous nous limiterons à trois axes majeurs : les buts de l'association, les droits et devoirs des différents types de membres et les structures de direction mises en place.

Le texte statutaire commence par l'exposition des buts. Si quelques clubs, tel le *Cognac cyclist-club* ou l'*Avenir vélocipédique de Toulouse* ne mentionnent qu'un dessein général dans leur article initial - ^{[ftn159](#)}, pour l'un, “ *propager le sport vélocipédique* ”^{[ftn160](#)}, pour l'autre -, ils font figure d'exception. Les objectifs affichés varient de trois à quatre à la fin du second empire, de quatre à cinq par la suite et débordent la simple satisfaction des besoins individuels des membres, comme le démontrent, à titre d'exemple, les buts que s'assigne en 1883 le *Véloce-club de Tours* :

Article premier.

[ftn161](#)

Les sociétés n'ambitionnent pas de vivre en vase clos, tournées vers elles-mêmes. Elles projettent de s'ouvrir à la collectivité, de se positionner dans l'environnement local et national et même de modifier les comportements de leurs contemporains, comme l'énonce la disposition placée le plus souvent en tête - 85 % des sociétés le retiennent - : “ *développer* ”, “ *propager* ”, “ *favoriser* ”, “ *répandre* ”, “ *étendre* ”, “ *encourager* ”, “ *vulgariser* ” “ *les exercices vélocipédiques* ” ou “ *le goût du véloce* ” ou encore et majoritairement “ *le goût et l'usage du vélocipède* ”^{[ftn162](#)}. L'entreprise de prosélytisme est ambitieuse.

Au-delà du développement du sport, les clubs s'arrogent la mission d'introduire le nouveau mode de locomotion le plus largement possible, voire " *dans toutes les couches de la société* " [ftn163](#). Réponse aux campagnes " vélophobes " que mènent certains journaux ou certains membres du corps médical. Pour étayer leur aspiration, près du tiers des associations insistent sur les bienfaits que l'être humain retire de la pratique, qu'ils soient d'ordre eugénique et hygiénique (" *développement des forces physiques* "), utilitaire, éducatif ou d'agrément. Le *Club des cyclistes stéphanois* note en préambule que

" les exercices de locomotion pris avec modération [sont] une bonne hygiène et une distraction d'un effet moralisateur très puissant "

[ftn164](#).

" Faire apporter tous les perfectionnements possibles à la construction du vélocipède ",
" stimuler le zèle des constructeurs ", " coopérer aux progrès du véloce "

" s'inscrivent dans le même contexte. Pour élargir le cercle des amateurs, parfaire l'instrument s'impose et les associations - un tiers d'entre elles le mentionnent - se doivent d'y contribuer. La *Société pratique du vélocipède* en fournit l'illustration la plus probante quoique la plus précoce, en 1868, dans les paragraphes 3 à 5 de ses buts :

[ftn165](#)

Qu'il s'agisse de

" se mettre en rapport avec les autorités ", de " prêter son concours à l'administration municipale "

ou encore de " concourir aux fêtes publiques ou de bienfaisance " - *le Bicycle-club dunkerquois* insiste sur son concours " *au soulagement des infortunes locales* " [ftn166](#) - la nouvelle société tient à marquer son attachement au milieu ambiant. Le *Cercle vélocipédique de Tonneins* envisage même

" d'organiser des concerts, bals... et en un mot de créer des distractions qui manquent à la ville "

[ftn167](#)

.
Ce souci d'inscrire son œuvre au sein de la localité explique, pour partie, le fort attachement manifesté par la presque totalité du corpus étudié à l'organisation de courses. Par ce biais, le groupement allie son désir d'animer la ville et sa volonté de marquer son territoire en affirmant sa spécificité et son savoir-faire. La manifestation qu'il propose a le mérite de l'originalité et même s'il n'en est pas toujours commanditaire - ce peut être la municipalité ou un comité des fêtes - elle lui permet de mettre en avant ses capacités à en assurer le bon déroulement par la fixation de règles intangibles

" prêter son concours aux administrations municipales pour la direction des courses "

[ftn168](#)

).

L'ouverture sur l'extérieur se manifeste encore dans l'affirmation de

“ se mettre en rapport avec les sociétés similaires ” et “ d'établir et d'entretenir des relations amicales entre les vélocipédistes français et étrangers ”

. Près d'un cycliste associatif sur deux revendique ainsi son appartenance à un ensemble national voire international et, ce faisant, cherche à rompre l'isolement dans lequel le place le réseau encore lâche de sociétés. En revanche, les allusions à l'attachement à la patrie, à sa défense, n'abondent pas et sont tardives. Avec trois mentions seulement, toutes de 1887, la singularité de la vélocipédie associative éclate par rapport aux sociétés de gymnastique, de tir et de préparation militaire^{fn169}.

La société se soucie cependant de ses adhérents. Certaines des courses qu'elle envisage leur sont réservées. Les promenades et voyages ne s'adressent qu'à eux mais la place du tourisme est nettement moindre que celle de la compétition. Une petite moitié des statuts l'intègre et le *Club des velocemen touristes de l'Isère* est le seul à le retenir comme but principal. La promesse d'avantages - mise à disposition d'un lieu de réunion, fourniture de renseignements, enseignement des néophytes, prêt de matériel, recherche de rabais auprès des constructeurs, protection juridique - faite par un tiers des sociétés vise encore plus nettement à satisfaire les membres. Le Vélo-sport de Marseille s'attache particulièrement à la protection des cyclistes et à la reconnaissance de leurs droits. Il veut

“ protéger les promeneurs si besoin est, assurer aux vélocipédistes le droit de rouler sur les routes de France et veiller à leurs intérêts quant à ce qui concerne les lois, décrets réglant l'emploi du vélo ”

^{fn170}

Nombre de sociétés du sud-est reprendront cette formulation dans les années 1890.

Très souvent à l'exposé des buts succèdent un ou plusieurs articles consacrés à présenter la composition de la société, c'est-à-dire les divers types de membres qu'elle comprend. Jusqu'en 1870, prenant modèle sur les cercles, une majorité d'associations, sous des vocables divers - sociétaires, titulaires, fondateurs, souscripteurs -, n'admettent qu'une seule catégorie de membres. Les autres (30 %) se rallient à une partition binaire basée soit sur l'ancienneté de sociétariat - membres fondateurs, membres associés -, soit sur l'implication plus ou moins affirmée dans la marche du groupement avec d'une part les membres actifs ou titulaires et de l'autre les membres honoraires, sans que soient d'ailleurs toujours bien définies ces deux composantes.

Après 1870, l'organisation s'affine et se complexifie. La présence des membres honoraires à côté des membres actifs s'impose et les définitions gagnent en clarté :

“ seules les personnes qui possèdent un vélocipède peuvent être membres actifs

” au *Bicycle-club de Reims*

^{fn171}

. “ Les membres actifs possèdent un vélocipède ou prennent une part active aux travaux de la société, les membres honoraires participent par une cotisation annuelle au développement et à la prospérité de la société ”

énoncent les statuts du *Véloce-club castrais*^{fn172}, qui ont valeur d'exemple de la condition la plus répandue faite à chacun des deux groupes. Entre eux peut s'en glisser un troisième : celui des " *honoraires actifs* " comme au *Vélo-sport de Brie-Comte-Robert*^{fn173} ou des " *titulaires* " (*Vélo-sport avignonnais*, *Vélo-club grenoblois*)^{fn174} qui, à l'image des membres actifs, prennent part aux courses, participent aux travaux, mais n'y sont pas contraints et de ce fait n'encourent pas de sanctions. Ces appellations, aux significations parfois diverses^{fn175}, tombent rapidement en désuétude.

La catégorie des " *correspondants* " ou plus rarement " *indépendants* ", apparue dans les années 1870, est par contre durable. Elle désigne les membres domiciliés à l'extérieur de l'aire géographique que se délimite la société qu'il s'agisse de la commune, du canton, de l'arrondissement, voire du département. Un quart des groupements des années 1880 prévoient ce cas.

Les membres d'honneur suivent le même cheminement. Evoqués pour la première fois en 1878 dans les statuts du *Véloce-club bordelais*, ils sont mentionnés par d'autres sociétés dans les années 1880. C'est une marque de distinction " offerte par la société " ^{fn176} (*Vélo-club grenoblois*) ou " donnée par le conseil d'administration " ^{fn177} (*Société vélocipédique du Midi*) aux personnalités sympathiques à l'œuvre vélocipédique. L'institution de cette catégorie réservée à des notabilités, symbolise la volonté des cyclistes associatifs de gagner en respectabilité au sein de la localité. Quant à la différenciation des plus jeunes en un groupe distinct, celui des pupilles, elle n'apparaît qu'au début des années 1880.

Les limitations d'effectifs sont très rares. La plus dissuasive concerne la *Société vélocipédique de Narbonne*, qui, en 1887, fixe à trente le nombre de membres actifs. Par contre, que penser de la disposition du *Bicycle-club dunkerquois* (1886) visant à n'admettre que...600 membres actifs ? Probablement est-ce la réponse à une exigence préfectorale. Quoique facilitée par cette absence de *numerus-clausus*, l'admission n'en suit pas moins un long processus destiné à contrôler efficacement les prétendants. L'impétrant doit d'abord s'assurer du parrainage de deux, rarement trois, membres de la société qui se portent garants de sa probité et de son honorabilité. Dans le courrier qu'il fait parvenir au président le candidat s'identifie par ses nom, prénom, qualité et adresse et, afin que nul n'en ignore et que d'éventuelles réserves puissent être émises, la demande est fréquemment affichée pendant une ou plusieurs semaines au local de la société. Au *Véloce-club de Tours*, à partir de 1883, les noms des prétendants sont publiés à la réunion mensuelle qui suit la réception de la candidature et le vote n'est exprimé qu'à la suivante. La procédure s'achève en effet par une élection à scrutin secret et exigeant une majorité confortable, souvent des deux tiers voire des trois quarts comme au *Véloce-club de Louviers* ou au *Cercle du véloce-club d'Avignon* en 1869. Ne reste plus au secrétaire qu'à notifier le résultat du vote au postulant qui, s'il est agréé, reçoit un exemplaire des statuts lui signifiant ses droits et ses devoirs. La première obligation consiste à verser une somme correspondant à tout ou partie de la cotisation et, dans un bon tiers des sociétés, à un droit d'entrée qui varie de 1 à 10F. avec une moyenne de 4F.80^{fn178}.

La cotisation moyenne des membres actifs, elle, s'élève sur l'ensemble de la période à 14F. avec une ventilation hétérogène caractérisée par une nette majorité de contributions relativement modestes - 12F. et moins - et un pourcentage non négligeable (20%) de quote-parts à 20F. et plus.

Cotisations	Sociétés	
	Nombre	%
Moins de 6 F.	4	4,1
6 F.	14	14,3
7 à 11 F.	15	15,3
12 F.	34	34,7
Plus de 12 F.	31	31,6
	98	100

Sources : Arch. dép. et mun.

Nota.

Ce tableau ne prend en compte que les cotisations relevées dans les statuts, à l'exclusion de celles qui figurent parfois dans les revues lors de l'annonce de la création d'une nouvelle société.

Si au fil du temps la somme exigée varie peu (14 F.10 jusqu'en 1870, 14 F.80 dans les années 1870 et 13 F.40 dans les années 1880), une répartition selon l'importance démographique des localités où siègent les associations révèle une diminution de 15 F.10 pour les villes de plus de 50 000 habitants, à 8 F.75 pour celles de moins de 5000 habitants en passant par 11 F.20 pour celles à la population comprise entre 10 et 20 000 habitants. Au sein des grandes villes, Lyon est à 28 F., Marseille à 18 F., Nantes et Toulouse à 13 F., Bordeaux et Rouen à 8 F.80. Quant au mode de règlement, les sociétés se partagent équitablement entre celles qui exigent le versement en une ou deux fois et celles qui le demandent en quatre ou douze fois. Le fractionnement va même jusqu'au paiement hebdomadaire à l'*Avenir vélocipédique de Toulouse*. Ce morcellement contribue à diminuer le versement initial (droit d'entrée quand il existe + part de la cotisation) qui s'établit à une moyenne de 7 F.80 avec la distribution suivante :

Nous sommes donc très loin des 1500 F. de droit d'entrée et des 400 F. de cotisation demandés au *Jockey-club* après 1885^{fn179} et nettement en retrait des 40 F. que doit payer tout nouvel adhérent du *Club alpin français*^{fn180}. Dans les sociétés cyclistes, le corollaire financier de l'adhésion joue assez peu le rôle de filtre social et les augmentations de cotisations décidées au *Véloc-club de Tours* en 1883, de 15 à 20 F., et surtout au *Véloc-club bordelais* en 1886, de 12 à 20 F., ne doivent pas être interprétées en premier lieu comme la volonté d'une sélection sociale plus sévère mais bien plutôt comme le désir de renforcer l'assise, et partant les possibilités d'action, de sociétés déjà prospères qui savent pouvoir compter sur la fidélité d'un fort contingent d'adhérents^{fn181}. D'ailleurs les sociétés voudraient-elles pratiquer des tarifs trop dissuasifs que leur faible attrait parmi les catégories les plus aisées les rappellerait à la réalité. Ainsi, le *Cercle vélocipédique de France*, future *Société vélocipédique métropolitaine*, s'il fixe en 1880 sa cotisation à 60 F. avec 20 F. de droit d'entrée, dans le but

“ de suivre le Cercle nautique dans tout ce que cette société sérieuse a de comme il faut et de distingué ”

et d'éliminer

“ certains velocemen qu'il est difficile de bien définir ”

^{fn182}

,

doit la ramener à 40 F. en 1882 puis à 24 F. et sans droit d'entrée deux ans plus tard.

Cette quasi-absence de sélection par l'argent vaut également pour les membres honoraires dont les cotisations sont nettement moins élevées que les 14 F. réclamés aux actifs : 95 % sont inférieures ou égales à 12 F. avec une moyenne de 9 F.70.

Cotisations

Sociétés
nombre

%

Moins de 6 F.	7	15,2
6 F.	8	17,4
7 à 11 F.	17	37
12 F.	12	26,1
Plus de 12 F.	2	4,3
	46	100

Sources : Arch. dép. et mun.

De plus les membres honoraires ne supportent que rarement un droit d'entrée, par contre leur versement n'est qu'exceptionnellement morcelé. Les correspondants jouissent des mêmes modalités avec une contribution annuelle encore inférieure : 7 F.20 en moyenne.

Au-delà de l'obligation financière, les sociétaires se doivent de respecter les règles de la civilité dans leurs rapports avec leurs collègues, de se conformer aux dispositions des statuts et plus particulièrement pour les membres actifs d'assister à l'assemblée générale, aux réunions et promenades obligatoires. En cas de non-respect des exigences, les statuts envisagent un système d'amendes parfois très détaillé. Au *Vélo-sport versaillais*, onze manquements à la règle entraînent réparation financière. Par exemple, il en coûte 1 F. pour

“ oublié en séance, course ou promenade, du respect dû à ses collègues ” ou pour “ tout sociétaire actif absent sans excuses préalables à une assemblée mensuelle ou extraordinaire ”, 2 F. pour “ refus d'obéir aux décisions prises par le bureau ”

ou pour

“ tout membre qui ne porterait pas la tenue adoptée dans une promenade officielle

” ou encore pour

“ tout membre actif dont la présence n'aura pas été constatée à trois réunions consécutives ”,

10 F. pour

“ tout sociétaire qui prêterait son insigne ou sa carte à une personne étrangère à la société ”,

de 10 à 20 F.

pour “ tout sociétaire qui se sera servi du nom de la société, sans y être autorisé ”

...[ftn183](#) L'exclusion peut même être requise à la suite d'infractions graves au règlement, aux lois de l'honneur et à la bienséance, de scandale public ou d'actes pouvant porter atteinte à la considération de la société. L'instance décisionnelle est alors le comité, l'assemblée générale ou un jury spécialement constitué. Au *Véloce-club de Nantes*, il est tiré au sort et composé de

“ quatre membres en dehors du président ” qui statuent après avoir reçu “ les explications et les griefs ”

[ftn184](#)

A la *Société vélocipédique du Midi*, la procédure découle de la demande écrite de deux membres faite auprès du président qui nomme alors une commission de trois membres chargée de lui remettre un rapport. Au vu de

ce dernier, la décision appartient à l'assemblée générale qui doit se prononcer à la majorité des deux-tiers. A l'aide de ce dispositif répressif - il faut y ajouter la radiation pour non-paiement de cotisation - l'association tâche de faciliter une socialisation sans heurts, des relations paisibles et une participation intense à la vie interne du groupe de la part des membres actifs, en même temps qu'elle ambitionne de donner des gages de sérieux aux autorités et à l'environnement social.

Les fortes exigences qui pèsent sur les membres actifs répondent à des droits plus étendus que sont la participation aux courses, aux promenades, le droit de vote, quand les membres honoraires ne peuvent qu'assister aux courses et ne disposent que d'une voix consultative. Ainsi l'organisme de direction, qu'il porte le nom de conseil, de bureau, de comité ou de commission, dépend uniquement des suffrages des membres actifs ; ils sont les seuls habilités à y siéger sauf au *Vélo-sport caennais* (1886), où deux postes sur neuf sont réservés à des membres honoraires. L'élection, au scrutin secret et à la majorité des votants, confère un mandat d'un an renouvelable. La démocratie des cyclistes associatifs aurait pourtant souffert d'au moins une exception : une " *petite Russie* ", l'*Union vélocipédique parisienne*, créée en 1877, se serait dotée d' " *un gouvernement autoritaire* " dirigé par son fondateur H. Pagis autoproclamé président à vie^{ftn185}.

La structure dirigeante s'appuie sur trois piliers fondamentaux : le président, le secrétaire et le trésorier, auxquels s'agrègent, selon les sociétés et par division des trois fonctions ci-dessus, un ou plusieurs vice-présidents, un secrétaire-adjoint, un trésorier-adjoint, ou encore un chef du matériel. Complètent encore certains bureaux un capitaine de route, un ou plusieurs censeurs et divers commissaires. La *Légion vélocipédique du Mans* se singularise en empruntant au vocabulaire militaire. Son " *état-major* " comprend

" un général en chef, un aide de camp, un secrétaire, un intendant, un commandant d'école, un chirurgien-major et un chef de musique "

^{ftn186}. L'effectif varie en général de cinq à sept membres mais l'adjonction des commissaires prévus pour l'organisation des courses rend certains bureaux pléthoriques. 21 personnes dont 15 commissaires au *Sport vélocipédique agenais* (1881), 29 personnes dont 20 commissaires au *Véloce-club agenais* (1884).

Sous le second empire les attributions de chacun sont floues et induisent une probable direction collégiale. Par la suite le rôle des divers membres dirigeants est clairement spécifié. D'après les statuts du *Véloce-club nantais* pris ici comme exemple :

^{ftn187}

La gestion de la trésorerie est l'objet de rapport et de contrôles fréquents.

“ L'état financier [du Vélo-sport caennais] est affiché pendant quinze jours tous les six mois ”

fn188

trois membres nommés hors comité vérifient le bilan annuel au *Vélo-club caennais* (1887)...Le ou les censeurs, qu'intègrent quelques conseils comme au *Véloce-club d'Angers* en 1875, vérifient l'exécution des règlements et des décisions de la commission et infligent des avertissements aux contrevenants.

Le fonctionnement démocratique de l'association se fortifie de recours concédés aux sociétaires : possibilité de présenter des propositions aux assemblées générales ou réunions, de demander la convocation d'une assemblée générale extraordinaire à condition que ces démarches émanent d'un certain nombre de membres - cinq à dix selon les cas. Quoiqu'il en soit les membres actifs vérifient et éventuellement sanctionnent les actes des dirigeants lors des assemblées générales et des réunions. Au *Véloce-club béarnais* ce sont même les assemblées générales - elles sont mensuelles - qui prennent effectivement les décisions, le bureau n'ayant qu'une tâche d'exécution. Ailleurs l'assemblée générale se tient chaque année, plus rarement deux ou quatre fois par an.

“ Dans chaque assemblée on entend le rapport du secrétaire sur la situation de la société et le compte rendu financier présenté par le trésorier ; on règle l'emploi des fonds et l'on prend toutes les mesures nécessaires pour la prospérité de la société ”

fn189. Moment essentiel de la vie de l'association, l'assemblée générale, après la lecture des rapports, devient délibérative avec l'élection du bureau et le vote des grandes orientations dont le budget prévisionnel n'est pas la moindre. Bon nombre de sociétés adjoignent à cette assemblée, surtout lorsqu'elle est annuelle, des réunions mensuelles fn190 à l'ordre du jour immuable : lecture du procès-verbal de la séance précédente, communication de la correspondance, présentation et admission des nouveaux membres, adresses verbales ou écrites et réclamations reçues par le président, décisions en découlant et organisation des courses et promenades du mois à venir. Les sociétés se dotent ainsi d'un calendrier précis de rencontres qui rythment et conditionnent leur activité.

Les instances et modes décisionnels consacrent donc le désir de rigueur des associations que l'examen des buts affichés et de la situation des divers sociétaires avaient déjà mis en relief.

Les modifications que font subir à leurs statuts certaines sociétés, en même temps qu'elles révèlent une vitalité évidente, confirment cet attachement à une règle incontestable adaptée dans ce cas à l'évolution du groupe et à la réalité du moment. Le *Véloce-club bordelais* justifie les changements décidés en 1883 par

“ l'extension ” qu'a connue le club et par le désir de “ marcher de front avec les autres sociétés vélocipédiques ”

fn191

Les remaniements concernent aussi le *Véloce-club de Tours*, celui d'Angers et le *Vélo-club grenoblois*, autres sociétés prospères fn192. La création d'un poste de président d'honneur comme à Grenoble ou à Tours entre dans un premier ensemble d'adaptations qui tendent à élargir l'audience de la société. En effet la présence d'une personnalité de renom - souvent le maire - à ce poste purement représentatif, assoit la légitimité du groupe, source de l'accroissement des effectifs. L'établissement de membres honoraires ou de pupilles vise le même objectif. En second lieu les sociétés peaufinent leurs instances de décision en étoffant le nombre de dirigeants par des dédoublements de postes et la création de nouvelles charges ou l'institution de

commissions.

De plus en plus, tout semble prévu... reste la gestion du quotidien, souvent imprévisible, elle, et qui conduit à un tableau varié de sociétés très fugitives et d'autres plus durables.

La cessation de fonctionnement d'une société est beaucoup plus difficile à déterminer que son origine. Pourtant les statuts incluent toujours - la loi l'exige - les modalités de dissolution. La décision en revient à une assemblée générale convoquée spécialement à cet effet et de laquelle doit se dégager une majorité en général des deux-tiers, voire parfois des quatre-cinquièmes. Si la suppression est votée, les sociétaires se plient aux directives émises par les fondateurs quant à l'emploi de l'actif restant, à savoir soit le partage entre les membres à jour de leur cotisation, soit la remise à une œuvre de bienfaisance ou, plus rarement, l'affectation à l'organisation d'une fête vélocipédique. Les adhérents du *Vélo-sport de Marseille* se conforment, en octobre 1885, aux exigences statutaires. Après un vote favorable à la disparition du club, les neuf membres qui le composent s'en partagent les fonds^{fn193}. En revanche, *l'Union vélocipédique de Louviers et Evreux* s'éteint à petit feu sans qu'intervienne une décision formelle en assemblée générale. La totale désaffection des sociétaires empêche toute réunion et le président se résout à répartir le solde en caisse entre les adhérents ayant acquitté leur dû^{fn194}. Une telle conjoncture d'asphyxie progressive qui ne débouche pas sur un acte datable concerne l'essentiel des arrêts d'activité. Le *Vélo-sport de Lyon* s'éteint vers 1876-1877

par “ le départ ou la démission successifs de la plupart des sociétaires ”

^{fn195}. Ainsi les sociétés disparaissent sans laisser de trace d'autant plus que même celles qui respectent les dispositions de leur texte fondateur n'ont aucune obligation légale d'avertir les autorités de leur dissolution. En conséquence la connaissance précise de la durée de vie des associations se dérobe et une seule possibilité d'estimation subsiste par le repérage du maintien ou de la disparition des groupements entre deux dates pour lesquelles des listes sont disponibles.

Des 38 villes pourvues d'un vélo-club avant le conflit franco-prussien 14 en sont encore nanties au début des années 1880^{fn196}. N'en concluons par pour autant à la survie de la société initiale, bien au contraire. Les documents d'archives amènent en effet à ne retenir, en toute vraisemblance, que deux cas de permanence. D'une part le *Véloce-club toulousain* qui se réorganise et requiert une nouvelle autorisation en 1873^{fn197}, d'autre part le *Véloce-club d'Ay* qui, aux dires du maire, en 1888,

“ existe bien depuis le 15 septembre 1869...[et]... fonctionne dans les meilleures conditions ”

^{fn198}

Doit donc être rejetée la filiation hagiographique avec un ancêtre des temps héroïques que revendiquent tardivement certaines sociétés avides du prestige que confère l'ancienneté. Ainsi le *Véloce-club de Tours* affirme un temps ses liens avec la société fondée en 1868^{fn199}. Du moins revient-il sur son assertion momentanée - il fête son 25^{ème} anniversaire en 1906 - au contraire du *Véloce-club Rennais* qui, créé en 1879, mais au seul fait qu'il compte en son sein le président du vélocipède-club de 1869 en serait le prolongement direct^{fn200}. Les prétentions du *Bicycle-club de Lyon*^{fn201} ou encore celles du *Véloce-club rouennais*^{fn202} ne sont pas plus fondées et le taux de survie, au début des années 1880, des sociétés de la fin du second empire ne s'élève bien qu'à 5 % - deux sociétés sur quarante. L'évolution au cours des années 1880, si elle est moins négative, révèle pourtant que seulement un peu plus de la moitié des associations repérées entre 1880 et 1882 - 28 sur 52 - perdurent en 1887 et qu'un quart de celles figurant sur une liste de 1885^{fn203} - 13 sur 48 - ont disparu deux ans plus tard. Les sociétés cyclistes se conforment donc au modèle qui prévaut dans le

mouvement sportif de l'époque où la brièveté de la vie des associations l'emporte sur la longévité^{fn204}.

Le très faible taux de survivance constaté entre les années 1868-1870 et le début de la décennie 1880 tient essentiellement au conflit armé qui oppose la France à la Prusse. Même si les opérations militaires débutées au mois d'août 1870 débordent peu sur 1871, même si les combats ne touchent guère que le nord du territoire et une zone comprise entre Orléans et Le Mans, le choc du conflit, la défaite qui le clôt, l'occupation partielle et la Commune de Paris qui le prolongent, conduisent à une désorganisation notable du pays. La vélocipédie, activité naissante, en subit de plein fouet les conséquences. A Paris et ailleurs en France, les fabricants cessent leurs activités. Les ateliers de la Compagnie parisienne, la seule entreprise de type industriel, se reconvertissent dans la fabrication de fournitures militaires et ses manèges, devenus inutiles, servent d'entrepôts à blé. Le retour de la paix ne suffit pas à restaurer la situation antérieure, conséquence d'autant plus dommageable que la Compagnie parisienne

“ était le grossiste, le fournisseur en pièces détachées de la plupart des marchands-assembleurs

” français^{fn205}. A ce bouleversement des structures de production dont va profiter l'industrie anglaise s'ajoute la disparition du phénomène de mode d'ailleurs en déclin avant le déclenchement des hostilités. Privée de ces deux bases -constructeurs et public - la vélocipédie associative ne peut pas survivre et ne reprend pas ses activités. Si le *Véloce-club rouennais* réussit toutefois à passer le cap et à maintenir une certaine vitalité en 1871^{fn206}, il doit se résoudre à la fin de l'année à abandonner son local de réunion et à cesser son fonctionnement, du fait de nombreuses démissions.

En dehors de cette période précise fortement marquée par la guerre, phénomène exogène, l'instabilité des associations procède de diverses causes, endogènes pour la plupart^{fn207}. D'emblée une analyse des effectifs s'impose.

La source la plus fournie, les déclarations souscrites lors des demandes d'approbation, nous éclaire sur la taille de près de soixante associations à leur naissance.

	< 3000 h.		3 à 10 000 h.		10 à 50 000 h.		> 50 000 h.		Ensemble	
	Nb. soc.	%	Nb. soc.	%	Nb. soc.	%	Nb. soc.	%	Nb. soc.	%
< 21 mb.	1	100	4	28,6	9	39,1	8	40	22	37,9
21-30 mb.			6	42,9	11	47,8	6	30	23	39,7
31-50 mb.			3	21,4	2	8,7	5	25	10	17,2
> 50 mb.			1	7,1	1	4,4	1	5	3	5,2
Total	1	100	14	100	23	100	20	100	58	100

Sources : Arch. dép. ; DUPEUX G. : *Atlas historique...*, op. cit.

Trois groupements sur quatre ne dépassent pas 30 membres et un tiers même réussit à obtenir l'aval des autorités sans justifier du minimum légal de 21 membres. C'est ainsi que le *Vélo-sport de Brie-Comte-Robert* est déclaré en 1887 puis autorisé avec seulement 9 membres fondateurs ou que le *Véloce-club de Valence* peut fonctionner en 1868 avec 10 membres. Cette entorse à la loi se pratique dans de nombreux départements : Seine-et-Marne et Drôme comme ci-dessus évoqué mais aussi Maine-et-Loire (*Vélo-club de Saumur*, 1878, 13 fondateurs), Eure (*Sport vélocipédique de Louviers*, 1885, 12 fondateurs), Charente (*Cognac-cyclist-club*, 1887, 15 fondateurs)... et concerne aussi bien des localités rurales (Brie-Comte-Robert) que de petites villes (Louviers, Saumur...) ou de grandes agglomérations comme Reims (*Bicycle-club*, 1881, 19 membres) ou St-Etienne (*Club des cyclistes*, 1882, 16 fondateurs). Aucune discrimination ne se découvre au sein des sociétés les mieux pourvues (plus de 50 membres). Elles se répartissent entre les diverses catégories de villes et aucun parallèle ne peut donc être établi entre taille des sociétés et population des localités. Bien au contraire puisqu'à Nérac, chef-lieu d'arrondissement de 4000 habitants, le *Vélo-sport* produit la liste la plus fournie

avec 127 noms, probablement liée aux conditions de la fondation, dans l'euphorie d'une réunion de courses bien réussie.

Hormis quelques situations exceptionnelles, il ressort que quelle que soit l'importance de la localité, la création repose sur un petit groupe de personnes (moyenne de 26 membres) y habitant. Nous avons déjà relevé la forte proportion des membres (95 % avant 1870, 85 % dans les années 1880) résidant dans la ville, siège de la société, et la vanité des intitulés (*Véloce-club de l'Hérault...*) supposant un recrutement départemental. D'ailleurs l'extension géographique limitée, la suprématie du milieu local au moment de la création sont confirmées par la faible représentation des membres correspondants.

Au-delà de la création, les renseignements deviennent malheureusement bien minces. L'obligation portée par de nombreux arrêtés d'approbation de faire parvenir chaque année aux autorités la liste des adhérents n'est pas suivie d'effet à moins que ces documents n'aient été systématiquement détruits, ce dont nous doutons. Nous devons nous contenter de quelques glanes et de deux relevés partiels. Le premier figure dans un annuaire d'A. de Baroncelli^{fn208} - il fournit l'effectif de 23 sociétés en 1883 -, le second émane de l'*U.V.F.* qui décline en 1887 l'extension de 15 de ses sociétés^{fn209}. Dans les deux cas la moyenne est nettement plus élevée qu'à la création (63 membres en 1883, 81 en 1887) mais ces chiffres masquent une profonde disparité.

En 1883, 6 sociétés, donc un quart du corpus, regroupent 60 % de l'effectif total, en 1887 le tiers des associations - 5 sur 15 - confisquent 70 % des adhérents^{fn210}.

Ces groupements exclus, la moyenne s'abaisse aux deux dates à 35 sociétaires. C'est ainsi que se côtoient en 1883 le *Touriste-club de Paris* (10 membres) et le *Véloce-club troyen* (200 membres) ou, en 1887, le *Club vélocipédique d'Orléans* (15 membres) et le *Véloce-club bordelais* (300 membres). Pas plus que lors de la création ne se fait jour une différenciation en fonction de la population de la ville. Un seul exemple : en 1883 le chef-lieu du Lot, Agen, avec ses 18 000 habitants, compte deux sociétés fortes de 125 et 80 membres pendant que les quatre associations parisiennes ne totalisent que 68 membres. Une autre certitude : les sociétés présentées comme puissantes, celles de Pau, Bordeaux, Angers, Grenoble... appuient leur dynamisme sur un nombre important de sociétaires constitué en majorité par des membres honoraires : 153 sur 258 au *Vélo-club grenoblois* en 1884^{fn211}, 253 sur 415 au *Véloce-club bordelais* en 1881^{fn212}, 61 sur 91 au *Sport vélocipédique de Bergerac* en 1887^{fn213}. Ce que traduit un rédacteur du *Velocem* dans une affirmation qui gagnerait à être nuancée :

“ Dans une société vélocipédique, il y a toujours la moitié, ou même les deux-tiers de cette société qui se compose de membres non-actifs, de gens qui n'ont aucun intérêt dans notre sport et qui sont membres d'un véloce-club sans savoir trop pourquoi ”

^{fn214}. En fait, la faculté de savoir attirer à elle des membres honoraires en grand nombre et donc une source de revenus non-négligeable influe grandement sur la bonne santé d'une association. M. Viallet, trésorier du *Vélo-club grenoblois*, ne s'y trompe pas au début de 1884 dans son exposé de la situation financière de la société qu'il conclut en adressant des remerciements aux

“ membres honoraires, qui par leurs généreuses cotisations, ont mis [le club] en situation de vivre et de prospérer ”

^{fn215}

Leur apport représente en effet le quart des recettes de l'exercice 1883, il passe même au tiers l'année suivante avec 1530F. sur 4624F^{fn216}.

La typologie se doit d'être complétée par des groupements infimes qui pourtant se parent du nom de club. L'enquête *uvéfiste* de 1885 en fournit des exemples précis comme celui du *Véloce-club d'Aire-sur-Adour* :

“ Nous ne sommes à Aire que six vélocipédistes qui, malgré nos efforts, n'avons pu arriver à grouper un nombre d'individus suffisant pour nous constituer régulièrement en société ”

fn217

Le *Véloce-club de Gray* élargit le propos :

“ La seule réponse au questionnaire que je puisse vous donner, et qui, sans doute, sera la même dans un grand nombre de réponses..., est celle-ci : les causes particulières qui tiennent notre club en dehors de l'Union, puisqu'il faut le dire, c'est que nous n'avons pas de club ”

fn218

Et les initiateurs de cette consultation de conclure que nombre de créateurs de clubs ont pris “ *leurs désirs pour des réalités* ” et ont fondé “ *une société sans en avoir les éléments* ”fn219. La *Légion vélocipédique du Mans*, constituée en 1884 par le fils d'un commerçant aisé, Leguicheux, est typique de cette situation. Grâce à des signatures de complaisance de quelques amis, il obtient sans difficulté l'approbation préfectorale. Fort du blanc-seing officiel, s'appuyant sur la notoriété familiale, le fondateur se lance dans un ambitieux programme : achat de vélocipèdes, location d'un local, édition d'une revue et même édification d'un vélodromefn220. En janvier, le titre de la société devient *Légion vélocipédique internationale* avec, selon Leguicheux, des correspondants

dans “ 55 villes importantes, disséminées dans le monde entier ”

fn221. Finalement, au printemps, le jeune Manceau quitte la ville, probablement effrayé par les 4500F. de passif de l'association. Pour anecdotique et forcée que soit cette affaire, elle n'en est pas moins révélatrice du décalage qui existe entre les aspirations des passionnés de vélocipède et la société du temps encore très réticente à leur égard. Un véloce-club n'a de chance de réussir que si les membres “ montés ”, toujours en petit nombre - ils sont estimés en France à 5000 au début de 1888 - parviennent à agréger autour d'eux un bon noyau de sympathisants.

Un effectif élevé se justifie d'autant plus que beaucoup de membres s'impliquent peu dans la vie associative. À l'assemblée générale qui clôt la saison 1883 du *Vélo-club grenoblois* - les remarques seront les mêmes ou presque l'année suivante - le rapporteur requiert une plus grande assiduité car, en dehors du conseil d'administration et de quelques membres,

“ toujours les mêmes,... bon nombre de sociétaires ne paraissent jamais ou fort peu aux réunions ”

fn222. Cette “ *inconstance du zèle vélocipédique, ce défaut de dévouement à la cause commune* ”, que stigmatise E. Dumolard est la cause première des dissolutions à l'instar de celle qui touche le *Véloce-club rouennais* en 1885 confronté

au “ peu d'empressement des membres de la société à assister à ces séances

^{ftn223}. Le cas est identique à Nancy mais ces deux clubs se réorganiseront en 1887. Face au même problème le *Véloce-club béarnais* le contourne et cherche à en atténuer les effets en décidant en août 1885 d'éditer mensuellement un bulletin officiel du club remis gratuitement à chaque sociétaire. Les membres qui ne fréquentent pas les séances y trouveront

“ un résumé des décisions prises par la société et des faits vélocipédiques survenus dans la région ”

^{ftn224}

Son coût de 12F.50 par numéro est équilibré par des encarts publicitaires et la suppression de l'envoi des convocations. L'exemple pionnier de la société paloise est rapidement imité. Dès le mois suivant le *Vélo-club grenoblois* inaugure son organe officiel où figurent résumés des procès-verbaux, notification des candidatures, comptes rendus de courses, récits d'excursions, nouvelles vélocipédiques et

d'où “ les sujets de polémiques [sont] rigoureusement éliminés ”

^{ftn225}.

Le désintérêt vis à vis de la marche de la société est d'autant plus dommageable qu'il s'accompagne et se nourrit d'un déficit de convivialité. Obnubilées qu'elles sont par l'organisation de réunions de courses aux résultats financiers aléatoires (cf. infra), les sociétés négligent de susciter les occasions de resserrer les liens amicaux entre leurs membres. Hormis le banquet annuel, du reste pas toujours organisé, les divertissements proposés se limitent à la conversation et à la lecture des journaux et revues vélocipédiques. Les comptes rendus d'activité mentionnent peu cet aspect de la vie associative, même au *Véloce-club bordelais* qui dispose pourtant, d'après son règlement intérieur, d'un siège social avec plusieurs salons dont un de lecture. Le zèle des sociétaires à se rencontrer hors de toute contrainte ne semble pas plus élevé qu'à assister aux réunions officielles. Les banquets ne regroupent qu'une minorité. Le projet de création d'un cercle annexé au *Vélo-club grenoblois* est refusé au profit d'un cercle totalement indépendant^{ftn226}. Les partisans d'une convivialité nourrie font peu d'adeptes et au début de 1886 un rédacteur du *Veloceman* se demande

“ quel sera le premier club, en France, qui se décidera à se donner la peine d'organiser un premier smoking-concert ? ”

à l'imitation de ceux que préparent les sociétés anglaises. Et d'ajouter des conseils pour organiser ces concerts à moindres frais^{ftn227}. En fait la majorité des cyclistes associatifs défendent une orientation étroitement sportive qu'ils n'entendent pas brouiller avec des manifestations à finalité spécifiquement conviviale. Il suffit pour s'en persuader de lire le texte de la conférence prononcée par M. Garsonnin le 31 mars 1888 à Tours, dans laquelle il ironise sur “ *la campagne* ” que le *Vélo-sport de Marseille* a acquise l'année précédente à Aubagne^{ftn228}. Selon la presse, l'inauguration de ce local d'été à laquelle est convié “ *tout Aubagne* ” regroupe plus de trois mille personnes^{ftn229}. La fête organisée en juillet 1884 en l'honneur de Pierre Rousset, président du *Véloce-club bordelais*, déroge aussi à la règle. Elle revêt un caractère exceptionnel avec banquet de cent couverts, lancement d'un ballon, feu d'artifice, illuminations et concert^{ftn230}.

Les règlements qui prévoient remontrances et amendes, forte autorité du président, restent trop souvent lettre-morte et masquent en réalité une discipline relâchée, dont “ *une séance au Vélo-club d'Y,Z* ”, saynète parue dans l'Almanach de la vélocipédie donne un exemple, on l'espère forcé. L'auteur y met en scène un président incapable de juguler propos oiseux, interruptions intempestives et même parties de dominos^{ftn231}. E. Dumolard le regrette et y voit l'effet

de “ notre tempérament français naturellement impatient de tout joug ”

fn232. Qu'un bureau fasse preuve d'intransigeance et il risque de provoquer une scission fragilisante pour la société-mère comme pour le nouveau groupe. L'éclatement du *Véloce-club réolais* en 1881 - vingt-trois dissidents s'associent au sein du *Sport vélocipédique réolais* - aboutit à la disparition des deux groupes avant 1885. A Grenoble, fin 1886, le *Vélo-club* se scinde en trois sociétés concurrentes dont une ne dure qu'un an. La même année, la bipartition du *Vélo-sport de Marseille* repose sur un conflit de générations, les jeunes du club affirmant leur autonomie. Autre exemple, mais à motivation sociale, l'émancipation de quelques membres du *Véloce-club de Rouen* en 1870, pour constituer la société plus huppée de l'*Union des velocemen de Normandie*. A Lyon, la création du *Club des cyclistes* découle de l'exclusion de deux membres du *Bicycle-club* qui, en dépit de l'interdiction faite par ce club soucieux de ne pas mêler " le véloce à des gens de foire ", se sont alignés aux courses organisées par

“ un industriel,... M. Bargossi, coureur à pied [avec le concours] de saltimbanques [...] les frères Richard, gymnasiarques

”fn233. Le nouveau club lyonnais, après avoir végété, rejoint le giron du *Bicycle-club* cinq ans plus tard. En dehors du dommage causé aux associations elles-mêmes, ces querelles contribuent également à ternir l'image du cyclisme associatif aux yeux des autorités qu'il cherche pourtant à gagner à sa cause et dont il sollicite le soutien financier.

Les clubs vélocipédiques se tournent d'abord vers les municipalités. En effet, les conseils généraux, quand ils sont invités à participer pécuniairement, se bornent à assurer les quémandeurs de l'intérêt qu'ils portent à leurs courses avant de refuser l'aide escomptée. La réponse des assemblées communales est en revanche assez souvent favorable, même si joue contre les cyclistes associatifs l'idée communément admise, et dont se fait l'écho un conseiller municipal de Bayonne en 1886, selon

laquelle “ il n'y a que les riches qui ont des vélocipèdes ”

fn234. L'octroi des subventions n'est pas automatique. La requête doit porter sur une manifestation d'importance au regard de la localité : dans les grandes villes, des courses internationales s'imposent, dans les plus petites des courses régionales suffisent. Autre condition, que la demande ne se renouvelle pas au cours de l'année. Aussi le *Vélo-club grenoblois*, en 1882, néglige ses courses de printemps et sollicite une aide pour celles qu'il donne du 13 au 15 août avec un championnat de France au programme. L'argumentaire que développent alors les cyclistes de la métropole alpine fn235 reprend les thèmes communément avancés par leurs collègues d'autres localités. La requête souligne en effet :

Ce faisant, elle vise à activer l'amour-propre d'édiles soucieux de l'image de leur ville et à convaincre les élus que leur notoriété en sortira grandie. Dans ce cas, l'objectif est atteint puisque le vœu des demandeurs est exaucé à hauteur de 500F. La municipalité d'Angers accorde la même somme à son véloci-club au début des années 1880 avant de la porter à 700F. en 1885^{fn236}. Les subventions atteignent rarement ce niveau et se limitent plutôt à 200 F. comme à Rouen, voire à 100F. à Troyes, sauf en 1883 où, la ville accueillant un concours régional, consacre 1000F. aux courses vélocipédiques^{fn237}, et même une simple médaille d'or à Bordeaux^{fn238}. Quoiqu'il en soit les crédits ne sont en aucun cas reconduits automatiquement. Leur attribution est ponctuelle et à chaque fois remise en cause. C'est le cas à Bordeaux en 1882^{fn239} et à Rouen où la ville, " *tout en rendant justice à l'habileté et à la grâce déployées dans ces exercices par les membres du Véloci-club* " refuse en 1884 l'aide demandée, car " *cette société ne présente pas un caractère suffisant d'utilité publique* " ^{fn240}. Même si les cyclistes affirment que leur discipline

est " une gymnastique nationale digne des patriotes tout comme une autre "

^{fn241}, la différence de traitement est nettement accusée avec les sociétés de gymnastique qui peuvent se prévaloir de leur caractère patriotique reconnu pour prétendre à un soutien plus accentué et plus continu.

La fragilité des clubs vélocipédiques est donc pour une part liée à la relative réticence des autorités à les subventionner, relative réticence qui s'ajoute ainsi aux autres handicaps que sont la faiblesse des effectifs, un investissement limité des membres, une action trop étroitement sportive et des querelles intestines. Face à ces problèmes internes, les sociétés s'engageront-elles avec fermeté dans la voie de la cohésion, dont la création de l'Union vélocipédique de France est le symbole, pour trouver des réponses à leur vulnérabilité ?

La publication, dans le *Vélocipède illustré* d'un article sagement intitulé : " *Rêve d'un esprit généreux* " ^{fn242} constitue la première trace d'organisation nationale du cyclisme associatif. Elle remonte à 1870 et est l'œuvre d'un correspondant anonyme de l'hebdomadaire. Que propose-t-il dans son " *projet d'association de tous les vélocipédistes de France* " ? Faisant sienne la devise belge " *l'Union fait la force* ", il imagine une organisation pyramidale tripartite et centralisée. A la base, dans chaque canton, l'assemblée des vélocipédistes, élit un ou plusieurs de ses membres pour siéger à une instance intermédiaire réunie au chef-lieu du département tous les trimestres. A la tête un comité central parisien, constitué à raison d'un représentant élu par chaque assemblée départementale, dirige l'association conçue avant tout comme une société d'encouragement. Le versement d' " *une légère cotisation mensuelle* " doit en effet permettre de décerner des récompenses aux constructeurs et inventeurs les plus ingénieux, d'organiser des expositions et même " *un musée vélocipédique* ", et de subventionner des courses. Plus largement, avec l'essor attendu du vélocipède, le promoteur rêve d' " *une association de 100 000 individus* " garante de l'adoption du nouvel engin par les services publics, de l'assouplissement des arrêtés municipaux entravant la circulation des vélocipèdes et de la victoire sur

" l'ennemi commun, la routine, qui, dans tous les rangs de la société, cherche à anéantir le progrès ".

La proposition, pour le moins prématurée quand on songe à l'audience alors bien limitée de la vélocipédie, n'éveille aucun écho. Le *Vélocipède illustré*, dans le chapeau introductif au projet avancé, marque sa réticence à voir

“ enrégimentés tous les vélocipédistes de France sous un même drapeau ”

et ce faisant reflète sûrement le sentiment de la majorité des pratiquants. Une décennie plus tard l'état d'esprit a évolué et 1881 voit la naissance de l'*Union vélocipédique de France*.

Selon Louis d'Iriart d'Etchepare “ l'idée mère ”^{fn243} revient à Henri Pagis, qui, dès 1876, alors que “ le vélocipédiste était voué au ridicule ”, cherche à grouper les éléments dispersés de la capitale au sein de l'*Union vélocipédique parisienne*. Toutefois si Henri Pagis milite précocement en faveur de l'union, son action se restreint à la capitale et quatre ans plus tard, en 1880, alors que l'*U.V.P.* a disparu, il n'initie pas le processus qui conduira au congrès fondateur de l'*U.V.F.* le 6 février 1881. Le *Cosmopolite Véloce-club de St-Pierre-les-Calais* et Paul Devillers, rédacteur en chef du *Sport vélocipédique*, portent le projet : l'un rédige et envoie une circulaire invitant les clubs à se rencontrer, l'autre reprend le document dans les colonnes de sa revue le 9 décembre 1880.

Le dessein fédérateur du congrès projeté repose d'abord sur la volonté de légitimer, d'organiser et de dynamiser la vélocipédie française, mais aussi sur le désir de nouer des liens plus étroits avec l'Angleterre et les Etats Unis, les deux nations dominantes de la vélocipédie d'alors, déjà pourvues de groupements nationaux. Outre-Manche, en 1878, la formation le 16 février de la *Bicycle Union (B.U.)* - elle se mue ensuite en *National Cyclist's Union (N.C.U.)* et s'oriente vers la compétition - précède de six mois celle du *Bicycle Touring-club (B.T.C.)*^{fn244}, à vocation touristique. Il est rebaptisé *Cyclist's Touring-club (C.T.C.)* en 1883 lorsqu'y furent admis les tricyclistes. Outre-Atlantique, la *League of American Wheelmen (L.A.W.)* sort des limbes à la suite d'un grand rassemblement organisé à l'occasion du Memorial Day ^{fn245}(30 mai), en 1880. Ces trois groupements prospèrent rapidement : le *B.T.C.* compte 2629 membres en juillet 1880^{fn246}, plus de 3000 début 81. A la même date la *B.U.* est forte d'au moins 1500 sociétaire et la *L.A.W.* de plus de 900 adhérents^{fn247}.

L'alignement structurel sur les pays anglo-saxons doit-il se doubler de l'adoption de leurs critères de classification des coureurs ? La question figure à l'ordre du jour du congrès et elle est primordiale. De sa réponse découle la possibilité ou non de compétitions internationales. En effet, un amateurisme intransigeant - il interdit tout gain en argent et aussi toute confrontation avec un professionnel - règne en maître en Angleterre et aux Etats Unis et contraint les coureurs de ces deux nations, sous peine de disqualification, à ne courir que contre des amateurs “ purs ”. Les clubs du nord de la France - ils comptent souvent dans leurs rangs des ressortissants britanniques - soutiennent la conception anglaise. Ceux du sud en préfèrent une autre qui “ s'adapte mieux à nos mœurs égalitaires et républicaines ”^{fn248}. Ils s'opposent à la vision aristocratique d'un sport réservé aux élites et admettent que l'amateur reçoive des prix en espèces à condition qu'il ne fasse pas de la course son métier.

Pour débattre de cette question et fonder un organisme de coordination au plan national, douze sociétés vélocipédiques répondent à l'appel lancé :

Au vu de la liste, l'assemblée reflète imparfaitement la réalité du réseau associatif de l'Hexagone. La France du Nord, que favorise le choix de la capitale comme lieu de rencontre, est surreprésentée avec quatre clubs de Paris et quatre autres de Calais, Dieppe, Rouen et Montdidier (Somme). Deux de l'Est (Tournus et Lyon), un de l'Ouest (Saumur) et un du Sud-Ouest (La Réole, d'ailleurs représenté par un Parisien) complètent le cénacle. Manquent à l'appel plusieurs associations puissantes comme celles d'Angers, de Bordeaux, de Marseille ou de Grenoble.

Les dix délégués se réunissent au siège social du *Cercle vélocipédique de France*, au premier étage du café Marengo, rue du même nom, à deux pas du Louvre et du Palais Royal, dans le premier arrondissement parisien. La séance s'ouvre sur la définition à donner au terme " amateur ". La version de M. Hoffmann qui reprend la formulation adoptée par la *Bicycle Union* remporte les suffrages face à celle de M. Devillers^{fn249}. Toutefois, alors que les Anglais s'y refusent, les congressistes votent une amnistie complète pour les faits de professionnalisme antérieurs au 6 février (" enfreint " est préféré à " a enfreint " à l'alinéa 3) et suppriment le paragraphe qui intègre aux professionnels ceux qui donnent des leçons de vélocipède contre rétribution. Le libellé définitif est alors le suivant :

fn250

Les délégués décident alors qu'il y a lieu de fonder l'U.V.F. et consacrent l'après-midi à l'élaboration des statuts. L'Union, uniquement constituée d'amateurs, s'arroge le contrôle de l'ensemble du champ de la pratique vélocipédique, incluant à la fois compétition et tourisme. Un code de courses est élaboré, un véritable championnat de France institué car celui organisé en 1880, sans consultation des autres associations, par le seul Sport vélocipédique parisien avait soulevé de nombreuses contestations^{fn251}.

Au plan touristique, l'U.V.F. copie le B.T.C. et se dote d'un personnel bénévole - les chefs-consuls au niveau d'un département, les consuls dans les villes importantes - chargé de renseigner les cyclistes en voyage sur l'état des routes, leur profil, leur distance, les curiosités dignes d'intérêt, l'hébergement... et, spécialement pour les chefs-consuls, de transmettre au président un rapport trimestriel de l'évolution de la vélocipédie dans les limites de leur ressort. Guide du touriste, le personnel consulaire est aussi l'œil du comité dans sa région.

L'U.V.F. affirme son existence par l'adoption d'un insigne obligatoire

, “ un écusson émaillé aux couleurs nationales sur lequel les lettres U.V.F. se détachent en or ”

mais laisse le port de l’uniforme facultatif. De couleur bleue foncée, il se compose

“ d’un veston, d’une culotte, de bas et d’une casquette de chasse à deux visières ”

fn252.

Enfin l’administration de l’Union est confiée à un comité composé de tous les présidents de clubs affiliés qui délègue ses pouvoirs à un bureau exécutif réuni chaque mois, aux attributions restreintes, soumis qu’il est au contrôle du congrès annuel des délégués des associations, détenteur exclusif du pouvoir décisionnel.

La séance s’achève après sept heures de débats par la nomination des membres du bureau : trois Parisiens occupent les postes de président (P. Devillers), secrétaire de bureau (Hénon, président du C.V.F.) et trésorier (Viltard), deux provinciaux sont élus vice-président (Varlet) et secrétaire de correspondance (Hoffmann). Au banquet de clôture, “ dans les vastes et splendides salons du restaurant Douix ”, le toast de Paul Devillers, empreint du climat de la journée, appelle à “ l’union des velocemen du monde entier, à l’union des Français, des Anglais et des Américains ”fn253. Reste à faire vivre l’U.V.F.

Premier indice de réussite, le plus banal : l’Union , en un temps de pérennité aléatoire des associations, présente une existence continue. Conformément aux statuts, les délégués des sociétés affiliées se rencontrent chaque année en un congrès à l’occasion du championnat de France. Le premier se tient à Paris le 25 septembre 1881. Ensuite la puissance des groupements provinciaux face à leurs homologues de la capitale s’inscrit dans une réelle décentralisation : des six assemblées qui se succèdent de 1882 à 1887, quatre ont pour cadre une ville de province : Grenoble (1882), Agen (1883), Bordeaux (1885) et Pau (1887).fn254 Les débats, parfaite illustration de la démocratie en action, y sont passionnés et à trois reprises (1882,1885 et 1887) la réunion se prolonge sur deux jours. Après les traditionnelles vérifications de pouvoirs des délégués, élections du bureau du congrès, rapports moraux et exposés de la situation financière, et avant la nomination des membres délégués à l’administration, s’intercale la discussion de nombreuses propositions : déjà treize en 1883, plus de trente en 1885 et cinquante-sept en 1887. A leur propos, le vote d’abord garant de l’égalité entre les clubs quelle que soit leur importance (1 club = 1 voix) adopte à partir de 1883 le mode proportionnelfn255.

A partir de 1883, le comité exécutif disparaît et le bureau exécutif maintenant désigné à la majorité des voix, au congrès annuel, hérite de l’appellation. Son effectif s’étoffe peu à peu avec l’adjonction d’un second vice-président et d’un consul général (1885) puis de membres honoraires (président et vice-président en 1886, seulement vice-président en 1887). Les nominations révèlent un double souci : maintenir un équilibre entre la province et Paris (respectivement 23 et 26 titulaires) et s’assurer de l’efficacité de l’action - les provinciaux trustent les postes les plus représentatifs (18 présidences ou vice-

présidences, actives et honoraires, sur 22), les Parisiens les fonctions de secrétaire ou trésorier (22 mandats sur 24 dont 20 pour la seule *Société vélocipédique métropolitaine*)fn256.

La présidence, après le passage éclair de P. Devillers (février-septembre 1881), revient au Lyonnais E. Varlet (1881-1885), au Palois, le baron Séguier, (1885-1886 et 1887-1888) et au Montpelliérain J. Messine (1886-1887). Toutefois il convient de chercher ailleurs les dirigeants unionistes les plus influents. Trois personnalités se détachent : H. Pagis, actif secrétaire de 1882 à 1887, L.Viltard, inamovible trésorier depuis la création et surtout le bouillant et autoritaire E. Dumolard, vice-président de 1883 à 1885 et qui refuse à deux reprises (1885 et 1886) la présidence. Il en assure seulement l’intérim entre la démission d’E. Varlet intervenue au début de 1885 et l’assemblée de Bordeaux.

Le renouvellement du comité, la tenue régulière des congrès, les débats démocratiques qui s'y tiennent, source d'une constante évolution des statuts, attestent de la vitalité de l'Union. Toutefois, aux yeux du monde vélocipédique, son principal succès tient à sa gestion, certes encore embryonnaire, mais de plus en plus efficace du secteur compétitif.

La classification des coureurs adoptée au congrès fondateur entraîne une vive campagne de protestations menée par diverses personnalités tel H. Pagis dans les colonnes de la *Revue des Sports*, Léon Saint-Faust, président du *Véloce-club réolais*, dans celles du *Sport vélocipédique*, ou encore Albert Bouvier, président du *Véloce-club de Saumur*, qui

estime que

“ les clubs du nord ont enlevé d'assaut la question amateur ”

fn257

L'assemblée suivante se penche à nouveau sur le problème et infléchit la première décision. En effet si le terme “ amateur ” est conservé pour désigner les compétiteurs *unionistes*, une partition est instaurée entre des amateurs de première série qui se disputent médailles et objets d'art et peuvent concourir au niveau international et des amateurs de deuxième série qui courent pour des prix en espèces mais sans pour autant “ vivre du véloce ”. Selon le chroniqueur d'Herville du *Sport vélocipédique*, l'*U.V.F.* échappe

ainsi “ aux ravages de ce nouveau phylloxéra ”

fn258 qu'est l'amateurisme à l'anglo-saxonne. Toutefois les tensions persistent et en 1882, à Grenoble, les délégués - surtout des méridionaux - ont le mérite de trancher nettement. Ils abandonnent le principe de classification en fonction des prix perçus et lui substituent un nouveau critère de distinction : les qualités physiques. Le comité exécutif reçoit la mission de répartir les coureurs entre “ seniors ” et “ juniors ” qui, tous, peuvent prétendre à n'importe quel type de récompense. Un vélocipédiste débutant entre dans la dernière catégorie et y reste au moins un an. Il sera ensuite “ déclassé ” c'est-à-dire intégré au groupe supérieur si

“ sa force, d'après ses performances publiques, est reconnue égale à la moyenne de celle des seniors ”

fn259

Le cheminement inverse est impossible. Le climat qui entoure les courses s'apaise.

Le congrès de 1883 juge alors nécessaire de fixer plus précisément les modalités des compétitions et demande à H. Pagis de rédiger un nouveau code des courses. Avec ses soixante-dix-huit articles il remplace avantageusement celui, beaucoup plus succinct - dix-neuf articles -, élaboré par Hoffmann et joint aux statuts initiaux. Le nouveau texte induit une formalisation poussée de la pratique autour de trois grands axes :

Ces diverses dispositions devenues obligatoires pour les sociétés unionistes empiètent peu sur leurs prérogatives. Elles leur laissent l'essentiel de la responsabilité.

Figure 3. : Henri Pagis.

Figure 4. : Ernest Dumolard.



In *Les Alpes illustrées*, 27 juillet 1893.

L'instance centrale, avant tout autorité morale, n'a d'autre pouvoir que la classification des coureurs et la possibilité d'étendre l'exclusion d'un coureur à toutes les réunions courues sous les règles de l'*U.V.F.*, mais seulement à la demande de la société qui a prononcé cette peine. S'y ajoute, en 1885, le dépôt auprès de l'*U.V.F.* des couleurs sous lesquelles se présentent les coureurs. La réglementation nouvelle reçoit un accueil favorable et renforce d'autant plus la notoriété et l'influence de la fédération que certains clubs non-affiliés s'en inspirent.

Le code des records rédigé par E. Dumolard, sur la sollicitation également du congrès de 1883, s'inspire du même travail réalisé par A. Berthoin, capitaine du *Vélo-clubgrenoblois*^{fn260}. Pour l'heure, les prescriptions ne concernent que des tentatives sur route, sur des distances d'au moins 50 kilomètres. L'homologation appartient au comité de l'Union appelé à statuer au vu du tableau remis par le prétendant, des procès-verbaux de départ et d'arrivée ainsi que des diverses attestations réunies au cours du trajet^{fn261}. M. Jacquot le remanie et le complète en 1886^{fn262}.

L'aménagement d'un calendrier plus dense d'épreuves nationales prolonge cette institutionnalisation des pratiques. Le championnat de France initial, une course de vitesse (10 km.) pour bicyclettes, coexiste, à partir de 1884, avec un championnat de vitesse pour tricycles (5 km.)^{fn263} et " *deux courses annuelles des juniors* ", vitesse bicyclettes et vitesse tricycles, sur les mêmes distances que les seniors^{fn264}. À partir de l'année suivante,

sont décernés des titres de champion de fond bi et tri seniors sur respectivement 100 et 50 km. Par contre la tentative des “ *grands prix nationaux* ”, réservés aux Français^{ftn265}, tourne court. Institués en 1885, ils ne connaîtront qu’une édition et encore tronquée, après l’annulation de l’épreuve pour bicycles. En dépit de demandes réitérées de la part des Parisiens qui avancent que les championnats des autres sports se déroulent dans la capitale, le congrès accorde majoritairement les épreuves à des sociétés de province. Sur 27 disputées jusqu’en 1887, 6 seulement ont lieu à Paris alors que le sud-ouest s’en adjuge 16 (6 pour Bordeaux, 5 pour Agen, 2 pour Cognac et Montpellier et 1 pour Miramont). Les cinq dernières se répartissent entre Lyon, 2 épreuves, et Grenoble, 3. L’*U. V. F.* ne se contente pas de désigner les organisateurs, elle fixe également les distances des diverses épreuves ainsi que le montant des prix à allouer^{ftn266}. En 1886, elle s’implique jusqu’à solliciter, à l’occasion du championnat de fond bicycle disputé à Longchamp, une aide du ministère de la guerre. Demande qu’agrée le général Boulanger. Il attribue une somme de 150 F. dans le but d’être

“ affectée à l’achat d’un objet d’art qui devra être décerné comme prix, et en [son] nom, au gagnant de la course ”

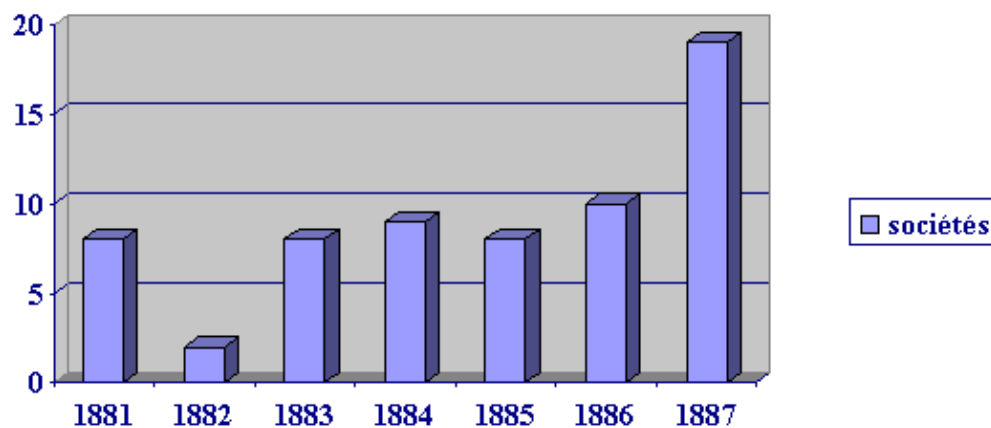
ftn267

Ce don se veut une marque de reconnaissance pour le concours que l’*U.V.F.* a prêté à l’armée au cours des grandes manœuvres du 18^{ème} corps.

En effet, dans le climat de fort patriotisme ambiant, les dirigeants *uvéfistes*, désireux de gagner les faveurs du gouvernement, au même titre que l’*Union des sociétés de gymnastique de France*, tentent, à partir de 1885, de pousser à l’emploi du vélocipède dans l’armée. Par cette démarche l’*U.V.F.* innove doublement puisque d’une part aucun document n’atteste de rapports entre l’Union et les autorités gouvernementales depuis sa demande d’autorisation de fonctionner transmise au ministère de l’intérieur le 15 juillet 1881^{ftn268}, et d’autre part la vélocipédie militaire n’a été jusque là l’objet que de quelques velléités. Les premières traces datent de la fin du second empire. *Le Vélocipède illustré* y consacre alors quelques articles vantant les services que l’engin, par sa rapidité, peut rendre en temps de guerre et encourageant son expérimentation lors des manœuvres^{ftn269} ; mais aucun écho officiel ne répond à ces vœux. Quinze ans plus tard les contacts que prend H. Pagis avec les bureaux du ministère débouchent sur une audience avec le chef de cabinet du ministre de la guerre avec lequel il s’entretient d’un service vélocipédique dans l’armée^{ftn270}. Fort de ce succès, révélateur d’une évolution favorable au vélocipède au sein de la hiérarchie militaire, H.Pagis offre, au mois d’août suivant, de mettre à disposition de l’armée des cyclistes expérimentés afin de prouver les qualités du bicycle et du tricycle comme moyen de transmission des dépêches. Le ministère répond favorablement et demande à l’*U.V.F.* de désigner quatre personnes pour participer aux grandes manœuvres du 18^{ème} corps. Finalement le groupe cycliste se compose de huit unités désignées, après appel aux sociétés affiliées, par le comité exécutif^{ftn271}. Les résultats enregistrés encouragent le congrès de fin d’année (Pau, 16 octobre 1886) à créer une commission militaire de trois membres (H.Pagis, P. Rousset de Bordeaux et Payet de Lyon) chargée de fournir tous les renseignements dont le ministère pourrait avoir besoin pour l’organisation de la vélocipédie militaire. Mais afin d’établir un contact plus étroit avec l’ensemble des responsables de l’armée, la commission est remplacée dès 1887 par des délégués commis auprès de chaque commandant de corps d’armée. De plus le comité exécutif institue dans sa séance du 13 avril 1887 un contrôle militaire des membres de l’Union dont les éléments seront fournis par les sociétés et qui consistent en un état détaillé portant les noms, prénoms, adresses des membres montés, le genre de machine qu’ils possèdent et leur situation vis à vis de l’armée (active ou territoriale). Et des projets de fleurir : ainsi le tout nouveau secrétaire-adjoint, P. Bergelin, imagine que “ *deux ou trois hommes spéciaux* ” (des cyclistes *uvéfistes*) aillent former à l’École normale de gymnastique de Joinville des moniteurs capables ensuite de faire à leur tour des élèves^{ftn272}. La participation renouvelée aux manœuvres de 1887 entretient l’optimisme des dirigeants qui se prennent à rêver d’une prochaine reconnaissance d’utilité publique de l’*U.V.F.*

L'activisme dont fait preuve l'*U.V.F.* à propos de vélocipédie militaire contraste avec son atonie en matière de définition et de défense du droit de circulation. L'Union n'assiege pas les sphères administratives pour préciser les prérogatives et les obligations des cyclistes vis à vis de la loi et des autres usagers de la route, ni pour faire valoir une uniformisation des règles qui varient alors d'une ville à l'autre. Tout au plus, par la plume d'E. Dumolard, demande-t-elle en 1885 l'abrogation de l'article 4 de l'ordonnance édictée par le préfet de police de Paris en novembre 1874 et qui interdit la circulation des vélocipèdes de façon permanente sur trente-deux voies ou places de la capitale et occasionnellement dans les rues comprises dans le périmètre des Halles à cause de leur fréquentation intense ou de leur mauvais état^{fn273}. Les arguments avancés - amélioration de la maniabilité des machines, contradiction entre certaines permissions et certaines interdictions, exemple permissif de Londres... - n'amènent qu'un assouplissement de la circulation dans le Bois de Boulogne^{fn274}. En 1887, le refus du préfet de donner suite "à une pétition de bicyclistes parisiens" que soutient l'*U.V.F.*^{fn275}, confirme que le rapport de force est défavorable aux cyclistes. L'Union échoue de même dans ses tentatives pour obtenir des tarifs préférentiels auprès des compagnies de chemin de fer^{fn276}. Il est vrai que les efforts de légitimation par la vélocipédie militaire sont tardifs et que pour constituer un groupe de pression efficace, l'*U.V.F.* est d'abord desservie par son effectif étriqué.

Graphique 7. : Les sociétés affiliées à l'*U.V.F.* (1881-1887).



En 1881, seules huit des douze sociétés présentes au congrès fondateur s'affilient, pour un total de 149 membres. L'exercice suivant, l'Union qui ne compte plus que la *Société vélocipédique métropolitaine* et le *Bicycle-club de Lyon* doit sa survie à la tenue, à Grenoble, en parallèle au congrès annuel, d'une "assemblée des sociétés vélocipédiques de France" qui décide de "reconstituer" la fédération^{fn277}. De 1883 à 1886 l'effectif retrouve son niveau initial et varie entre huit et dix associations, mais les adhérents progressent de 700 à 1122 dont 510 "montés" et 42 individualités. Cette catégorie prévue par les premiers statuts sous le nom de "vélocipédistes indépendants", puis supprimée en 1882 est rétablie par l'assemblée de 1885 afin de permettre, entre autres, aux cyclistes appartenant à des clubs qui ne peuvent pas s'affilier faute de grouper plus de 20 personnes - l'*U.V.F.* n'admet, alors, que les sociétés approuvées par l'État -, de le faire. L'intégration des membres individuels au sein de l'*U.V.F.* s'améliore quand, en 1887, leur est octroyé le droit d'élire des délégués au congrès, mais leur influence est loin de contrebalancer - ils ne sont que 93 - celle des clubs qui connaissent un quasi-doublement de leur nombre : 19, soit environ un cinquième du total français.

Grâce à cet essor, les recettes s'améliorent. Le seuil des 3000 francs est dépassé alors qu'en 1886, elles ne frôlaient que les 1500 francs et qu'auparavant elles n'atteignaient pas les 1000 francs^{fn278}. L'Union ne peut en effet compter que sur les contributions imposées à ses sociétés. D'abord fixée à 2 F.50 par adhérent, la

quote-part est établie à 10 % de cotisations encaissées par le club à partir de 1883 puis à 1 F. par membre en 1886. Toutes les individualités paient alors 5 F.^{fn279}. Les premiers statuts distinguaient les membres appartenant à un club non-unioniste (5 F.) des véritables indépendants (10 F.).

De l'insuffisance des recettes découle un équilibre budgétaire fragile et surtout des moyens d'action réduits. Ce n'est que parcimonieusement qu'est rémunérée la personne employée à partir d'octobre 1884 pour venir en aide au secrétaire. D'abord appointée 15 F. par mois, elle voit ses émoluments doublés en 1885. En 1887, 600 F. sont votés pour payer le secrétaire. L'Union, incapable de louer un local, dépend du bon vouloir de la *Société vélocipédique métropolitaine* ou de l'un ou l'autre de ses dirigeants pour réunir son comité exécutif. Plus grave, elle ne peut éditer son propre bulletin et doit, pour faire paraître ses communiqués officiels, composer avec les revues commerciales : dans un premier temps, *le Sport vélocipédique*, puis *la Revue du Sport vélocipédique* - résultat de la fusion du *Sport vélocipédique* et de *la Revue vélocipédique* du rouennais F. Gébert en novembre 1886 - et enfin le *Véloce-sport* (1887). Certains propriétaires de ces périodiques, directeurs ou journalistes, occupent du reste des postes plus ou moins importants au sein de l'Union : H. Pagis cumule le poste de secrétaire de l'*U.V.F.* et celui de directeur du *Sport vélocipédique*, M. Lanneluc-Sanson, propriétaire du *Véloce-sport*, est porté à la vice-présidence en 1886. Le choix du *Véloce-sport* au congrès de 1887 s'accompagne d'une amélioration sensible : le bulletin passe à quatre pages encartées dans le premier numéro du mois de la revue. *Le Véloce-sport* s'engage à le servir gratuitement à tout individuel et aux sociétés à raison d'un exemplaire par tranche de vingt membres. Le congrès concède également à M. Lanneluc-Sanson la publication de l'Annuaire dont il prend tous les frais à sa charge mais recueille tout le bénéfice des "annonces commerciales" et le produit de la vente à raison d'1 F. le volume^{fn280}. L'*U.V.F.* trouve ainsi le moyen de pérenniser un ouvrage dont la première édition a creusé un trou de près de 1000 F. responsable du déficit des budgets de 1886 et 1887.

L'absence d'une instance de décision efficace et rapide amplifie les difficultés de l'Union. Le comité reste tributaire des résolutions du congrès annuel jusqu'en 1884, date à laquelle l'institution d'un conseil permanent permet d'accélérer les procédures. Le nouvel organisme, composé d'un délégué par société et doté des mêmes prérogatives que le congrès peut être consulté à tout moment et, originalité du système, seulement par correspondance. Chaque délégué fait parvenir son avis dans les quinze jours. Les querelles intestines, presque permanentes, ne sont pas pour autant réglées. La vive lutte d'influence entre Parisiens et provinciaux, surtout ceux du Sud-Ouest aboutit au dédoublement de la vice-présidence entre les deux partis. Les premiers s'accommodent mal de la suprématie du congrès puis du comité permanent. La mainmise des délégués de la capitale sur les rouages essentiels du comité exécutif agace les seconds. Les tensions s'exacerbent également au sein des *uvéfistes* de la capitale à la suite de l'adhésion en 1884 du *Sport vélocipédique parisien* dont le président, P. Faussier, supporte mal que le congrès choisisse comme organe officiel *le Sport vélocipédique* de son rival H. Pagis, président de la *Société vélocipédique métropolitaine*. P. Faussier débute alors avec le soutien de *la Revue vélocipédique* une campagne réclamant la réunion d'une assemblée de toutes les sociétés de France. Passe d'armes somme toute banale, mais qu'exploite A. Menetière, membre et imprimeur du *Véloce-club béarnais*, pour annoncer la constitution d'une nouvelle fédération, l'*Alliance vélocipédique de France*. Son programme tient en deux thèmes : participation directe de tous les clubs à la réglementation et aux décisions et surtout gratuité de l'affiliation^{fn281}. L'*A.V.F.* insiste sur le coût de la cotisation demandée par l'*U.V.F.* au vu du peu d'avantages qu'en reçoivent les sociétés adhérentes. L'Union répond à la critique d'une part en élargissant l'éventail de ses grandes épreuves annuelles et d'autre part en accordant, à titre de dédommagement, un prix à chaque société unioniste n'en faisant pas courir (décisions du congrès de 1885). Quoiqu'il en soit, si l'*A.V.F.* sait se faire entendre, si elle réussit, prétend-elle, à grouper jusqu'à quinze sociétés^{fn282} dont le *Sport vélocipédique parisien* est la figure de proue, elle reste au stade de lien théorique qu'aucun congrès, qu'aucune assemblée ne vient concrétiser. Dans son rapport moral au congrès de 1886, le vice-président de l'*U.V.F.*, F. Ladevèze, résume bien l'épisode :

“ À une heure critique, on poussa le fameux cri “ Caveant consules ”, mais le général sans armée qui s'était mis en campagne fut obligé de regagner sa tente et nous voyons tous les jours les quelques soldats qui lui furent fidèles refuser successivement leur confiance à son

étoile méridionale. Je ne dirai plus qu'un mot de l'Alliance : elle a vécu ! ”

ftn283.

À l'opposé de son engagement au niveau de la compétition, l'action de l'*U.V.F.* en matière de tourisme présente un bilan négatif. L'alignement des statuts de la fédération sur le modèle anglais du *Bicycle Touring Club*, ne suffit pas à générer de bons résultats. L'Union tente d'améliorer le maillage consulaire en étoffant la hiérarchie binaire (chef-consul et consul) de départ par l'instauration en 1885 d'un consul général et en 1886 de vice-consuls. Les responsabilités territoriales de chaque échelon deviennent alors : la France (consul général), la région (chef-consul)ftn284, le département (consul), la ville (vice-consul). Même si le mandat de ce personnel est illimité - sauf entre 1883 et 1885 où il est annuel - le comité exécutif contrôle le dispositif : nominations et révocations dépendent de luiftn285 et le consul général doit lui soumettre, avant envoi, toutes les instructions qu'il destine à ses subalternes. Le mouvement de mise en place de la structure débuté en avril 1881 avec la nomination de quatre chefs-consulsftn286 ne comble pas toutes les espérances. Trois ans plus tard, le corps groupe seulement 35 membres et en 1887, 51 répartis sur 32 départementsftn287. Les rapports circonstanciés sont rares, d'ailleurs l'Union annualise leur envoi (1887) auparavant trimestriel et le comité juge alors que

“ dans le personnel des consuls, il y en a à peu près un quart qui s'acquittent consciencieusement de leur devoir ”

ftn288. Par ailleurs, l'implication touristique de l'*U.V.F.* se borne à la remise de diplômes à MM. Jacquot et

Payet “ pour leur pratique du tourisme et leurs remarquables relations de voyage

”ftn289 ou à l'adoption d'un costume officiel de touriste, facultatif et simple reprise de celui de la *S.V.M.*... (congrès de 1887). Par contre pas la moindre édition d'une carte ou d'un guide pour touriste, au grand dam de M. Jacquot, premier consul général (mai 1885) et chaud partisan d'une telle publication. Lui qui depuis 1875 recueille des notes très détaillées sur les routes de France, s'adresse aux *uvéfistes* et plus particulièrement au personnel consulaire pour qu'ils lui fassent parvenir des renseignements sur leur région. Le promoteur imagine un ouvrage le plus complet possible qui, divisé en 14 régions (10 pour la France et 4 pour l'étranger : Alsace-Lorraine, Pays de Bade, Suisse et Haute-Italie) comportera une description technique de chaque itinéraire - distance entre les localités, état du sol, inclinaisons du terrain - et des renseignements d'ordre pratique - adresse des mécaniciens, des bonnes tables et des hôtels. Les points touristiques ne seront que signalés et non décrits, A. Jacquot ne cherchant pas à concurrencer les guides Joanne ou Baedeker. Ni les consuls, ni les simples adhérents ne répondent à son appel.

“ Sauf de rares exceptions fournies par des hommes d'intelligence et de dévouement, la masse consentait bien à recevoir un livre ... mais ne voulait aider ni à le créer ni à le publier ! ”

ftn290

et l'Union, entravée par ses faibles disponibilités financières et son absence de volontarisme, ne peut et ne veut assumer une telle charge. Après l'échec de la souscription ouverte au congrès de 1887 dans le but de subvenir aux frais de tirage, le guide sera finalement publié par fragments de deux à trois pages dans l'incontournable *Véloce-sport*ftn291. Piètre bilan pour une *U.V.F.* qui, loin d'apparaître comme la référence pour les touristes, subit à plusieurs reprises leurs critiques. Tout juste peut-elle, pour masquer son manque de dynamisme, se retrancher derrière la sortie depuis 1887 de son annuaire qui entre autres renseignements contient quelques éléments utiles aux voyageurs tels qu'une liste partielle d'hôtels, de mécaniciens ou de conseils d'ordre pratique.

Entre associations d'une même localité, les belles intentions, pourtant souvent affichées dans les statuts, de nouer des liens amicaux avec leurs consœurs, ne se concrétisent pas. La pluralité de clubs dans une ville, il est vrai fréquemment le résultat de scissions, débouche non pas sur des rapports d'entraide ou de confraternité mais sur des polémiques et des rivalités. Que ce soit à Grenoble, Lyon, Paris, Toulouse, Bordeaux, Marseille, La Réole... la multiplicité associative se décline sur le mode du conflit que les protagonistes n'hésitent pas à porter devant les autorités dans l'espoir d'obtenir leur soutien. A. Rousseau, président de la *Société des vélocipédistes de Marseille*, écrit ainsi au préfet des Bouches-du-Rhône pour justifier le sérieux de son club et discréditer son rival composé, à le lire, de

“ quelques jeunes gens... qui font du vélocipède un objet acrobatique... qui porteront tort à notre sport ”

ftn292

Les villes sont confrontées à des demandes de subventions concurrentes. Plutôt qu'un soutien financier, le *Véloce-club bordelais* en lutte avec le *Sport vélocipédique girondin*, revendique la mise à disposition de

“ la place de Quinconces pour les mois de mai et de septembre de chaque année ”

ftn293

et ce, en toute exclusivité. Requête rejetée par le conseil municipal qui veille à ne pas favoriser l'une ou l'autre des sociétés.

Au plan régional, les relations entre les associations sont plus paisibles. Le message d'union que délivre la création de fédérations en deux endroits du territoire contrebalance heureusement les invectives proférées au niveau local, d'autant qu'elles doivent être perçues non comme des concurrentes mais comme des alliées de l'*U.V.F.*.

Le premier groupement a pour cadre le Haut-Rhône à savoir le bassin supérieur du fleuve, du lac Léman jusqu'à Lyon et les Alpes du nord. Dès 1883 y bruissent des rumeurs de rencontres, de rapprochements^{ftn294} qui aboutissent, le lundi de Pâques 1884, à une réunion à St-Genix-du-Guiers, localité qui présente le double avantage d'une position assez centrale par rapport à Genève (120 km.), Lyon (70 km.) et Grenoble (60 km.) et d'une desserte aisée par chemin de fer. Le principe d'un championnat du Haut-Rhône, bicycles, est entériné afin d'asseoir fermement les liens entre les sociétés de la région. L'épreuve, longue de 100 km., est disputée le 5 octobre et emprunte en aller et retour les routes peu accidentées qui longent le Rhône de La Tour-du-Pin à Vions, près de Culoz. Ensuite, coureurs, contrôleurs et dirigeants des cinq clubs impliqués^{ftn295} goûtent le réconfort d'un banquet présidé par E. Dumolard. L'année suivante le programme sportif s'enrichit d'un championnat réservé aux tricycles au départ de St-Genix, celui pour bicycles s'élançant du Pont-de-Beauvoisin, également situé sur le Guiers à 10 km. de St-Genix^{ftn296}. Dans les deux cas s'y greffent banquet et réunion et ce n'est qu'en 1887 qu'est organisé, à Chambéry, un congrès indépendant des championnats. Les statuts, votés à cette occasion, structurent définitivement la fédération. Le congrès, instance suprême, fixe le montant de la cotisation annuelle (25 F. en 1887), les dates et lieux des championnats et du congrès suivants, délibère sur les propositions présentées par les clubs. Dans l'intervalle des congrès, le comité d'un des clubs coordonne les actions, le pouvoir décisionnel appartenant au “ conseil-directeur ” constitué des présidents des sociétés affiliées et consulté par correspondance. L'extension géographique d'abord circonscrite à six départements français (Ain, Isère, Loire, Rhône, Savoie et Haute-Savoie) et aux cantons suisses riverains du lac Léman englobe à partir de 1886 la province italienne de

Turin. Cette extension voulue par E. Dumolard renforce l'originalité de la fédération en accusant encore son caractère international^{fn297}. En 1887 deux sociétés suisses (*Vélo-club* et *Bicycle-club de Genève*) et une italienne (*Vélo-club de Turin*) fraternisent ainsi avec cinq clubs français (*Bicycle-club de Lyon* et *Cyclophile lyonnais* d'une part, *Vélo-club de Grenoble*, *Club des velocemen-touristes de l'Isère* et *Sport vélocipédique de Grenoble* d'autre part). Ainsi la structure du Haut-Rhône est la première à transgresser les frontières nationales et préfigure les futures fédérations internationales. L'universalité du cyclisme, dont les revues de l'époque rendent compte dans leurs rubriques "étranger", se manifeste ainsi concrètement.

La constitution de la fédération du Sud-Ouest intervient plus tardivement. L'idée première en revient à M. Lebœuf, président du *Véloce-club de Bayonne-Biarritz*. Reprise par M. Lanneluc-Sanson, vice-président du *Véloce-club bordelais*, elle devient projet construit dans les colonnes du *Véloce-sport* du 16 avril 1886 pour être adoptée quatre mois plus tard à Bayonne par les six clubs de Bayonne, Bordeaux, Dax, Mont-de-Marsan, Orthez et Pau. Les statuts immédiatement votés diffèrent de ceux du Haut-Rhône par plusieurs dispositions : un recrutement exclusivement français^{fn298} portant sur douze départements^{fn299}, gratuité de l'affiliation, aucune structure autre que les deux congrès annuels et surtout adoption d'un code de courses, proche de celui de l'*U.V.F.*, applicable à toutes les épreuves disputées sous l'égide des clubs fédérés. En arrière-plan, se dessine la volonté des dirigeants *uvéfistes* du Sud-Ouest d'attirer les sociétés de l'*A.V.F.* - affiliation gratuite - et de faire cesser les différends nés à l'occasion de quelques compétitions. Là où les Rhodaniens ont construit patiemment une union au ciment de la solidarité, les méridionaux bâtissent rapidement un groupement soumis à un dirigisme plus marqué. Toutefois le congrès de Bordeaux (septembre 1886) tempère cette impression en établissant quatre championnats : deux pour bicyclettes (vitesse et fond) lors du premier congrès annuel et deux pour tricycles disputés au moment du second. Les sociétés accueillent favorablement l'institution : en 1887, celles de Bergerac, Libourne, Périgueux, Cognac et Saujon ont rejoint les six clubs pionniers. Ce qui porte, déduction faite des doubles affiliations, le total d'associations vélocipédiques intégrées à l'un quelconque des mouvements fédéraux (*U.V.F.*, Haut-Rhône et Sud-Ouest) à 26 unités^{fn300}, soit un quart des clubs recensés à cette date.

Le regard porté sur l'architecture et le fonctionnement des groupements cyclistes, aussi bien sociétés que fédérations, amène à des conclusions mitigées. Que les véloce-clubs se fixent des desseins ambitieux, qu'ils cadrent précisément, presque méticuleusement - une fois passée la période initiale (1868-1870) -, la composition et l'activité du groupe, que, par un subtil jeu de pouvoirs, contre-pouvoirs, droits, devoirs, sanctions, alimenté aux principes démocratiques - donc facteurs de cohésion - , ils déterminent la place et le rôle de chacun et contribuent ainsi à sa socialisation, ne les exonèrent pas de difficultés. Victimes de la jeunesse et de l'aspect acrobatique de leur discipline, de sa faible résonance patriotique, les associations peinent à étoffer leurs effectifs et à trouver de puissants appuis auprès des autorités locales. De plus l'investissement personnel, l'altruisme, le respect des règlements ne sont pas les vertus cardinales des cyclistes librement associés. Rien d'étonnant donc à ce que la pérennité des sociétés soit réduite. Celles dotées d'un recrutement social plus élevé, d'un fort contingent de membres honoraires et d'une vie interne plus riche résistent mieux.

Paradoxalement, les structures de base font preuve vis à vis des fédérations de l'égoïsme qu'elles combattent en leur sein. La peur de perdre une parcelle de leur identité en se fondant dans la collectivité, la réticence à se soumettre à des directives communes font reculer la majorité. Ainsi l'*U.V.F.*, privée d'un large consensus et par là de moyens d'action efficaces, mais aussi gangrenée par des querelles internes entre provinciaux et Parisiens et entre revues rivales - certains de leurs rédacteurs ont investi des fonctions dirigeantes à l'*U.V.F.* -, grossit lentement. Toutefois, son influence réelle dépasse son importance numérique, grâce à son implication dans la vélocipédie militaire, grâce au soutien des *fédérations du Haut-Rhône et du Sud-Ouest* et à l'adoption de plus en plus généralisée de ses règlements de courses et de records en tant que modèles d'institutionnalisation de la pratique.

Mais les chiffres sont têtus : seulement une société sur quatre adhère à une fédération. Les préoccupations locales et immédiates prennent le pas sur une vision globale, généreuse et à long terme, susceptible pourtant

d'apporter un supplément d'âme aux sociétés et de remédier ainsi à leur fragilité interne que leurs pratiques sportives, nous l'allons voir, ne suffisent pas à contrebalancer.

Les courses, d'une part, les promenades et voyages, d'autre part, constituent, en l'absence d'une implication patriotique précoce et dynamique, les deux activités physiques que proposent les sociétés. Les statuts délivrent un enseignement extrêmement clair à ce sujet. Les associations accordent une très large priorité à la compétition sur le tourisme : 96 % des textes fondateurs prévoient des courses, 47 % seulement envisagent des promenades. L'écart est trop important pour que la réalité l'infirmes. Reste cependant à rechercher les raisons du phénomène, à en évaluer plus précisément l'ampleur et à analyser les modalités des deux types de pratiques.

L'appellation parfois adoptée de " société de courses de vélocipèdes " [fn301](#) accuse le lien qui existe entre création d'une association et organisation de courses, l'une précédant l'autre ou vice-versa. Ici, un comité d'organisation, encouragé par le succès à pérenniser l'action entreprise, se transforme en société, là, à l'inverse, un groupement se constitue dans le but de mettre sur pied une réunion compétitive. Le *Véloce-club montalbanais* dont Léon Saint-Faust motive ainsi la demande d'autorisation, ressort du second cas :

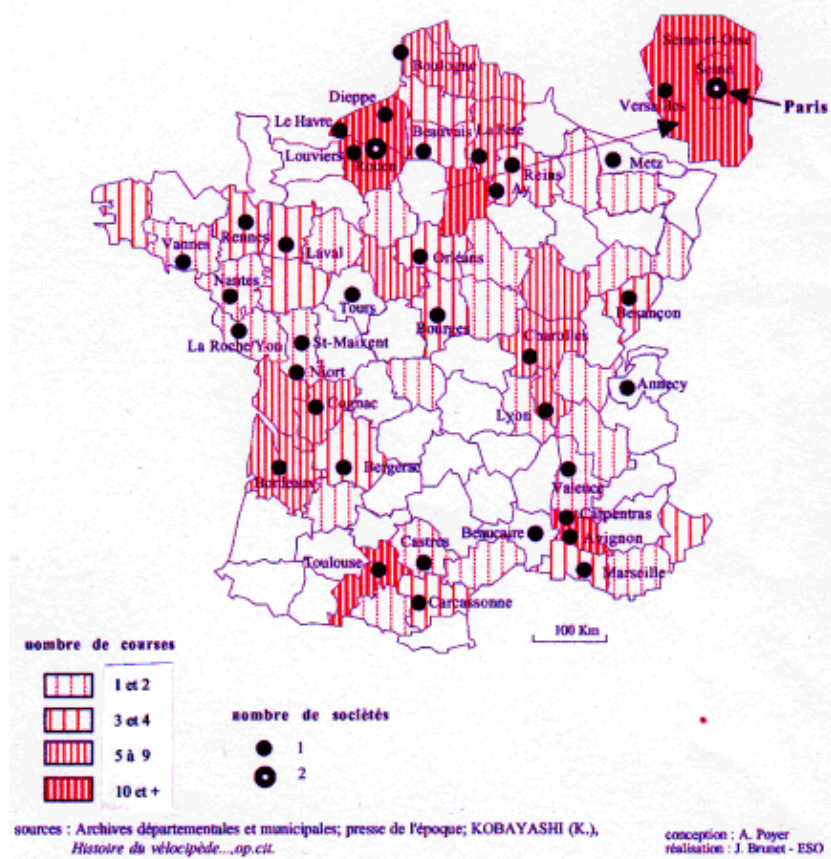
“ Nous avons l'intention de former un véloce-club afin d'organiser des courses vélocipédiques à l'occasion du concours régional ”

[fn302](#)

En revanche la *Société des vélocipédistes d'Orléans* voit le jour dans le mois qui suit les premières courses jamais proposées à la population de la localité [fn303](#).

Carte 2. : Sociétés vélocipèdes et courses de vélocipèdes (1867-1870)

SOCIÉTÉS VÉLOCIPÉDIQUES ET COURSES DE VÉLOCIPÈDES (1867-1870)



Est-ce à dire que les cyclistes associatifs s'approprient le secteur compétitif ? La réponse varie au cours des deux décennies pionnières. Lorsqu'à la fin du second empire, la vogue du vélocipède fait fleurir les réunions de courses, les associations n'en organisent qu'une faible proportion. La carte 2 en fournit un premier indice : la moitié des départements - 26 sur 53- où se déroulent des compétitions ne disposent pas de société. Si l'on pousse plus avant l'investigation, on constate que, Seine exclue - la situation parisienne est bien particulière -, seulement 59 des 216 réunions élaborées le sont dans des villes dotées d'une société. Ce ne serait donc qu'un quart du calendrier que contrôlerait [fn304](#) le monde associatif avec de notables différences entre les départements.

Limitons nous d'abord aux cas des départements les plus actifs (10 compétitions et plus). Un net clivage oppose l'Eure, la Seine-et-Oise et le Vaucluse où règnent des promoteurs non-associatifs - particuliers, entrepreneurs de spectacle, comités de fêtes diverses [fn305](#), marchands de cycles - à la Haute-Garonne et la Seine-Inférieure stimulées par les sociétés qui sont les initiatrices de respectivement 7 compétitions sur 9 et de 9 sur 11. Pour la Seine, les chiffres sont trompeurs car nombre des 33 courses parisiennes ne dépendent pas d'associations [fn306](#). Dans les vingt autres départements pourvus d'une société, un tiers seulement (Aude, Doubs, Morbihan, Pas-de-Calais, Rhône, Deux-Sèvres et Tarn) lui doivent la majorité des courses qui y sont organisées.

	Nombre de réunions				Nombre de réunions		
	Villes avec soc.	Villes sans soc.	total		Villes avec soc.	Villes sans soc.	total
Ain	0	1	1	Maine-et-Loire	0	3	3

Aisne	1	6	7	Marne	2	2	4
Alpes-Mmes	0	3	3	Mayenne	2	2	4
Ariège	0	1	1	Meurthe-et-M.	0	1	1
Aude	2	1	3	Meuse	0	1	1
Bouches-du-Rh.	1	2	3	Morbihan	2	0	2
Charente	2	3	5	Nièvre	0	1	1
Charente-Inf.	0	6	6	Nord	0	7	7
Cher	1	3	4	Oise	1	2	3
Côte d'Or	0	5	5	Pas-de-Calais	3	2	5
Creuse	0	1	1	Ht-Rhin	0	2	2
Dordogne	1	3	4	Rhône	4	1	5
Doubs	3	1	4	Hte-Saône	0	1	1
Drôme	0	1	1	Saône-et-Loire	2	4	6
Eure	1	14	15	Sarthe	0	2	2
Eure-et-Loir	0	2	2	(Seine)	(33)	(23)	(56)
Finistère	0	4	4	Seine-et-Oise	1	16	17
Hte-Garonne	7	2	9	Seine-Infre	9	2	11
Gironde	1	5	6	Seine-et-Marne	0	10	10
Hérault	0	1	1	Deux-Sèvres	2	0	2
Ille-et-Vil.	2	2	4	Somme	0	4	4
Isère	0	2	2	Tarn	1	0	1
Loir-et-Cher	0	5	5	Var	0	2	2
Loire	0	1	1	Vaucluse	5	9	14
Loire-Atlantique	0	2	2	Vendée	1	1	2
Loiret	2	2	4	Yonne	0	1	1
Lot-et-Garonne	0	2	2	Total, Seine exclue	59	157	216

Sources : Arch. dép. et mun. ; presse de l'époque ; KOBAYASHI K. : *Histoire du vélo*..., op. cit

Après 1870, la situation se modifie progressivement et la capitale en livre une parfaite illustration. La reprise des compétitions, à la fois timide et tardive, repose sur l'initiative de particuliers soucieux de leurs intérêts. Le comité de l'épreuve du 19 octobre 1873 à St-Cloud - première course parisienne recensée après le Paris-Versailles de 1871 - comprend à côté d'un entrepreneur de menuiserie, " *grand amateur de vélo* ", un constructeur qui " *y trouvera une réclame pour ses produits* " et l'âme du projet, Fulgence Cotineau, qui, nouvellement arrivé de Tours,

“ où il était correcteur d'imprimerie [...] veut fonder avec les recettes un journal vélocipédique ”

ftn308

Le succès est au rendez-vous puisque l'année suivante F. Cotineau met son dessein à exécution - le premier numéro du *Vélo* paraît le 1^{er} janvier 1874 - et continue en tant que directeur de presse à organiser des compétitions^{ftn309}. Toutefois lors de sa dernière demande, en mai, il fait suivre sa signature du titre de président du *Vélo-sport de Paris*^{ftn310}, société qu'il crée ou à la fondation de laquelle il participe dans le but évident de gagner en légitimité. Son retrait de la présidence, justifié par des raisons de santé, n'entrave pas la marche du *Vélo-sport*, qui gère les courses en 1875. Par la suite, l'influence associative ne se dément pas. En

1878, le calendrier de Paris et de ses abords repose essentiellement sur les trois associations du moment : *Union vélocipédique parisienne*, *Vélo-sport de Paris* et *Sport vélocipédique parisien*^{fn311}. Toutefois quelques personnalités du monde vélocipédique, souvent membres de sociétés, tels MM. Forestier^{fn312}, Tribout^{fn313} ou Pagis^{fn314}, profitent de leurs relations et de leur notoriété et organisent à leur compte. Qu'en est-il au niveau national ?

Le calendrier se densifie à partir du tournant des années 1870-1880. Le nombre de réunions et de courses suit une courbe ascendante :

fn315

Il faut cependant remarquer qu'à cette dernière date, la compétition cycliste ne fait que retrouver son niveau de 1869. La progression enregistrée entre 1880 et 1885 s'appuie en grande partie sur le dynamisme associatif puisque du 1^{er} septembre 1883 au 30 septembre 1884, sur les 109 réunions pour lesquelles l'organisateur est connu, la part des sociétés s'établit à près de 80 %^{fn316}. La situation s'est totalement inversée par rapport à la fin du second empire, les clubs ont pris le contrôle du secteur compétitif. Qu'attendent-ils de cette mainmise ?

En cette période pionnière, la compétition organisée, c'est-à-dire la dimension spectaculaire de la pratique, est considérée comme le vecteur privilégié de la promotion du cyclisme dans l'environnement social. La course est support de mission : c'est le sens de l'appel à " *Messieurs les vélocipédistes de France* " que lance A. Jacquot, pourtant touriste convaincu, à la veille de la réunion de Chambéry en 1884 :

fn317

Même lorsque l'activité est implantée, les courses demeurent nécessaires pour assurer son développement et celui des sociétés. P. Payet, autre touriste notoire, le souligne avec regret dans une allocution prononcée lors d'un banquet du *Bicycle-club de Lyon* :

fn318

La " *force irrésistible* " qu'invoque l'auteur, comporte deux facettes. Elle s'inscrit d'abord dans le prolongement des concours et des défis physiques présents sous diverses formes (courses à pied, tir, lutte, montée au mât de cognac...) lors des fêtes traditionnelles^{fn319}, coutume qu'ont déjà récupéré les sociétés hippiques et nautiques par le biais des courses de chevaux et des régates. À son tour le nouveau moyen de

locomotion cède au rite compétitif en le modernisant et en l'adaptant à ses possibilités. Ce faisant, en plus de l'impact émotionnel sur le public, lié à l'affrontement, les sociétés vélocipédiques recherchent la considération de la cité. Leur capacité à organiser, et à bien organiser, rejaillit sur leur notoriété et les place au moins au même rang que les groupes à vocation sportive plus anciens.

Dépassant le cadre local, certains clubs étendent leur apostolat à d'autres communes de leur région. Le *Vélo-club grenoblois* s'investit ainsi en 1883 à Rives et à Uriage et à nouveau en 1884 où il intervient aussi à St-Marcellin, La Tour-du-Pin et Chambéry. Dans le Sud-Ouest, le *Véloce-club béarnais* est présent en 1884 à Layrac pendant que le *Véloce-club bordelais* apporte son savoir-faire à Blaye, Pauillac et Rochefort. En 1885, son programme est encore plus chargé avec des manifestations à Rochefort, Cognac, Margaux, Caudéran et Périgueux, dans ce dernier cas avec l'aide du *Sport vélocipédique de Bergerac*. Dans l'Ouest, en 1884, le *Véloce-club de Saumur* organise à Vihiers, le *Véloce-club de Tours* à Richelieu. Dans la Marne, le *Bicycle-club de Reims* s'investit à Fismes... La liste n'est pas limitative. Les comptes rendus révèlent le succès de la plupart de ces entreprises que ce soit en termes de création de société ou d'affluence du public qui est telle, à Richelieu, que la course ne peut pas se dérouler^{ftn320}.

Gardons-nous cependant de tout angélisme. En effet si les sociétés insistent sur leur militantisme à vulgariser la pratique par ces manifestations, elles omettent de souligner qu'elles en retirent des bénéfices financiers parfois pour elles-mêmes - presque toujours les charges financières sont assumées par les demandeurs : municipalités ou comités des fêtes - et toujours pour leurs adhérents qui constituent la grosse masse des compétiteurs en lice et donc des lauréats récompensés. D'ailleurs une voire deux épreuves de la réunion leur sont réservées.

Bien plus, certaines sociétés, profitant du relatif regain que connaît la vélocipédie à la fin des années 1870, font alors passer l'aspect mercantile au premier rang de leurs préoccupations. Des courriers du *Vélo-sport de Marseille*(*V.S.M.*), de l'*Union vélocipédique parisienne* (*U.V.P.*) et du *Sport vélocipédique parisien* (*S.V.P.*), révèlent cet état de fait^{ftn321}. Ces véritables entrepreneurs de spectacle proposent leur concours aux municipalités ou comités des fêtes. Les deux sociétés parisiennes étendent leur champ d'action aux localités environnant la capitale, voire jusqu'au Mans pour l'*U.V.P.*. Le *V.S.M.* écume le Sud-Est, du Gard aux Alpes-Maritimes. Les offres de service excluent toute mention de prosélytisme sportif, elles s'en tiennent à des arguments de mercatique axés sur :

^{ftn322}

^{ftn323}

^{ftn324}

^{ftn325}

ftn326

ftn327

ftn328

La contribution des sociétés n'incorpore pas la préparation de la piste et la fourniture du matériel laissées à la charge du donneur d'ordre. Les documents, malheureusement assez discrets sur les arrangements financiers, suggèrent que les municipalités allouent une somme globale à la société qui la ventile ensuite à son gré. Au *Vélo-sport de Marseille*, elle est ainsi répartie :

“ 20% à partager entre les membres du Vélo-sport possédant un vélocycle ; 30% est (sic) réservé aux récompenses de courses ou concours, médailles ou espèces, 50% est (sic) affecté aux indemnités accordées à tous les membres prenant une part directe aux courses ”

ftn329

Une telle situation, quoique exceptionnelle, témoigne du climat qui entoure le milieu compétitif.

À l'instar de leurs devancières, hippiques et nautiques, les courses vélocipédiques accordent à l'argent une place essentielle quoique variable en fonction des épreuves. L'allocation moyenne de 100 à 130 F. par course, qui découle des chiffres globaux des saisons 1881 à 1885, masque des différences sensibles.

	Nombre de courses	Montant global	Montant moyen
1881	195	20 000 F.	103 F.
1882	284	32 000 F.	113 F.
1883	402	53 000 F.	132 F.
1884	490	55 000 F.	112 F.
1885	609	67 000 F.	110 F.

Sources : *Le Sport vélocipédique*, 6 janvier 1881, 16 janvier 1884, 15 mai 1885 et BONNEVILLE L. : *Le Vélo...*, op. cit.

L'essentiel de la manne financière concerne les grandes réunions annuelles que les clubs s'évertuent à organiser et qu'ils cherchent à doter le plus largement possible afin d'attirer les compétiteurs de renom. Ainsi,

au cours de la saison 1884, au moins 18 réunions dépassent les 1000F. de prix et représentent une somme cumulée de 28 000F., plus de la moitié du total annuel pour seulement 122 courses (moyenne par course de 230F.). La palme revient au *Vélo-club agenais* avec 4345F. pour 12 courses devant le *Véloc-club bordelais* : 3870F., soumis à une retenue de 50 %^{fn330}, en 7 courses. Déjà en 1868, la *Société des velocipédistes du Tarn* (Castres) offre 650F. pour 3 épreuves^{fn331}. L'année suivante, le *Cercle des velocipédistes de Carpentras* atteint la somme de 1200F. dont 500 F. au " grand prix " ^{fn332}. Le 11 mai 1873, les récompenses des 7 courses proposées par le *Vélo-sport de Lyon* se montent à 2320F. (990F. à la finale de vitesse)^{fn333}. Elles sont de 1525F. (5 épreuves) à la fête donnée par le *Vélo-sport grenoblois* en 1880^{fn334}.

Ces chiffres et l'état d'esprit qu'ils induisent permettent de mieux comprendre l'échec subi par l'*U.V.F.* dans sa tentative d'imposer l'amateurisme face à l'hostilité de certaines sociétés qui continuaient à miser sur l'argent comme motivation à l'affrontement. Le frêle fétu de paille ne pouvait qu'être balayé au vent d'un professionnalisme déjà bien implanté. Peu de concurrents se contentent d'une médaille commémorative de leur participation comme le fait l'ingénieur E. Rivoir dans une lettre de réclamation auprès des organisateurs manceaux auxquels il ajoute, non sans condescendance vis à vis des lauréats primés,

“ ma position me mettant complètement hors de la question d'argent ”

^{fn335}. Quelle eût été sa réaction en cas de victoire ? Quoiqu'il en soit, l'amateurisme à la française n'exclut pas les gains en espèces. Pour preuve, les “ *poules de velocemen* ” qui, bien que réservées aux concurrents

“ réunissant rigoureusement les conditions exigées sur le turf pour les Gentlemen-Riders et le costume réglementaire, toque et casaque soie, pantalon blanc, bottes ou molletières ”

^{fn336}, prévoient des prix en argent.

L'investissement consenti par les sociétés à l'occasion des grandes courses comprend également les dépenses d'aménagement de la piste et des zones réservées au public, les frais d'affichage, d'annonce, de réception... tous éléments qui élèvent les coûts. En 1882, à Grenoble, la journée du 29 mai revient à plus de 4300 F. pour 1665 F. de prix, celles des 13, 14 et 15 août à 5900 F. dont 2300 F. de prix^{fn337}. De même la *Société vélocipédique métropolitaine* débourse 3660 F. - 1175 F. de récompenses - pour les courses qui se déroulent aux Tuileries en octobre 1884^{fn338}. Du fait de l'absence ou de la faiblesse des subventions publiques et des aides publicitaires, l'équilibre du budget repose essentiellement sur la venue d'un public nombreux, fréquemment plusieurs milliers de personnes : 3500 à 4000 spectateurs composés

de “ petits bourgeois, d'étrangers et d'habitants de la banlieue de Paris ”

aux Tuileries en 1875^{fn339}, 3600 puis 4000 aux deux journées du *Véloc-club d'Angers* en 1881^{fn340}. Le succès populaire rarement démenti n'empêche pourtant pas des déficits fréquents de plusieurs centaines de francs, voire plus en cas d'intempéries, déficits qui peuvent conduire à la dissolution d'associations fragiles. Le *Sport vélocipédique de la Gironde* disparaît au début de 1886 après le fiasco d'une réunion ; le *Véloc-club de Villeneuve-sur-Lot* subit une crise en 1885 à la suite

d' “ échecs successifs de courses au point de vue financier ”

^{fn341} et est dissous peu de temps après ; le *Vélo-club grenoblois* ne doit qu'à une souscription de 1000 F. auprès de ses membres de survivre après un débours de 2030 F. ^{fn342}, le déficit de plus de 2000 F. de la réunion de propagande qui se déroule en 1885 à Périgueux sous une “ *pluie continue* ” est heureusement supporté par les deux clubs organisateurs, le *Véloc-club bordelais*, qui met à contribution sa caisse, et le *Sport vélocipédique de Bergerac*, où trois dirigeants “ *consentent à payer de leurs propres deniers* ”^{fn343}.

L'importance des sommes en jeu et les aléas financiers qui en découlent conduisent à l'irrégularité des organisations. Nombre d'associations hésitent à se mobiliser chaque année sur une longue période. Seules les

plus puissantes et les plus chanceuses - le *Vélo-club grenoblois* ne tente pas le sort après son échec de 1884 - comme celles de Bordeaux, Agen, Pau ou encore Angers, s'astreignent à une réelle assiduité. Le *Véloce-club bordelais* va même, dans la lutte qui l'oppose à son concurrent le *Sport vélocipédique de la Gironde*, jusqu'à élaborer

“ trois grandes journées internationales successives à dates très rapprochées : 3 mai, 31 mai, 4 juin ”

ftn344

mais l'échec de deux d'entre elles, la crainte de lasser le public l'incitent à plus de retenue et à revenir à une périodicité annuelle ou semestrielle. La constance du *Véloce-club d'Angers* est remarquable dans la durée. Sa réunion sur deux jours créée dès 1876, se déroulera immuablement à partir de 1879 le jeudi de l'Ascension et le dimanche suivant. Ce sont les premiers pas d'un calendrier véritablement autonome et non tributaire des fêtes traditionnelles et autres concours régionaux dont les compétitions tardent à s'émanciper. Sa densité marquée en mai, juin et septembre persuade le congrès de la Fédération du Sud-Ouest (Bordeaux, 1886) d'émettre le vœu que

“ les sociétés affiliées s'entendent au sujet de la fixation de la date de leurs réunions pour éviter leur coïncidence ”

ftn345.

Le coût de réunions n'est pas la seule entrave au désir d'organiser. Comme le précise P. Payet devant l'assemblée générale du *Bicycle-club de Lyon*, se pose également la question du lieu de la manifestation.

“ Si depuis quatre ans nous n'avons pas donné de grandes courses, c'est par un excès de prudence, redoutant par dessus tout un désastre financier et de plus ne disposant pas d'un emplacement convenable ”

ftn346

En fait les réunions cyclistes s'inscrivent dans des espaces indifférenciés appartenant au domaine public et pour lesquels les clubs sollicitent l'autorisation des autorités. Ressortissent à ce groupe de lieux banalisés les boulevards et grandes voies et surtout les places, promenades^{ftn347} et vastes esplanades comme les Quinconces à Bordeaux, l'esplanade de la Porte de France à Grenoble, le Mail à Angers ou encore le jardin des Tuileries à Paris. Les clubs y tracent des pistes sablées ou cendrées qui, si elles présentent l'avantage par rapport aux chaussées des boulevards partagées en deux dans leur longueur et que parcourent en aller et retour les concurrents, d'offrir des virages plus larges, n'en méritent pas pour autant l'appellation de vélodromes que leur attribuent indûment certains organisateurs. Fleurissent ainsi les vélodromes du Gravier à Agen, des quais à La Réole, Saint-Roch à Castillonnès... Après que la piste a été roulée et donc plus ou moins aplanie, l'établissement de cordes à son pourtour afin d'empêcher d'éventuels débordements du public, l'installation de chaises, plus rarement de tribunes pour les officiels, le montage de grandes toiles autour du champ de courses pour préserver la recette complètent l'aménagement qui, quoique sommaire n'en est pas moins dispendieux : entre 25 et 30 % des dépenses engagées (cf. supra, notes 3 et 4 p. 102). L'édification d'unités spécialisées, d'enceintes réservées au cycle, à savoir les vélodromes permanents, n'intervient que courant 1885. Cette avancée doit beaucoup à la campagne menée dans *le Veloceman* qui expose dans plusieurs articles, dont un intitulé “ *le premier devoir d'une société vélocipédique* ”^{ftn348}, les avantages d'un tel investissement. Quels sont-ils ? Au plan financier, une fois les dépenses d'installation réglées, le club réalise

des économies sur les frais d'aménagement précédant chaque réunion de courses, le coût de l'entretien étant payé par les abonnements des utilisateurs extérieurs à la société. De plus l'association offre à ses membres un terrain d'entraînement adapté et peut plus facilement accueillir des débutants. Ces théâtres d'évolution sécurisés sont ainsi destinés à jouer entre autres rôles celui des manèges qu'avaient édifîés à la fin du second empire certains fabricants de cycles - par exemple la Compagnie parisienne - et qui disparurent après la guerre^{fn349}. Quant au cyclisme, il y gagne des épreuves normalisées, des parcours exactement mesurés et donc une meilleure appréhension des vitesses réalisées car

“ les notions de performance et de record ne sont compréhensibles que si l'on tend à une similitude parfaite de leurs conditions de production ”

fn350

L'appel lancé est d'abord entendu à Montpellier - *le Veloceman* y est édité - où le champion anglais H. O. Duncan, un des fondateurs de la revue, est un chaud partisan de l'établissement d'une table des records français sur le modèle d'outre-Manche. Son enthousiasme séduit deux particuliers MM. Meinier et Trinquier qui ouvrent le 18 octobre 1885 la “ *première piste permanente de France* ”, le vélodrome-gymnase Eden dont l'anneau aux virages relevés forme “ *un rond presque parfait* ” de 200 m. de long^{fn351}. La *Société vélocipédique de l'Hérault* en fait son

siège social et verse aux propriétaires 1 F. par mois et par membre en contrepartie de l'utilisation de la salle de réunions, de la remise des machines et de l'entrée permanente sur la piste^{fn352}. L'exemple montpelliérain séduit les cyclistes associatifs du Sud-Ouest. D'abord le *Véloce-club dacquois*, fin 1885, puis ses homologues béarnais et bordelais en 1886. Par contre le vœu émis par le congrès de l'*U.V.F.* de 1885 de la création d'une piste permanente à Paris n'est pas suivi d'effet^{fn353}. À Pau, la société obtient de la municipalité la concession d'un terrain au parc Beaumont sur lequel elle installe une piste de 350 m. Le financement est assuré par un prélèvement de 1000 F. sur la caisse et une souscription à hauteur de 2450 F^{fn354}. Les Bordelais établissent, eux, le vélodrome de St-Augustin encore appelé “ du Bijou ” grâce aux fonds de la société. Un crédit de 5000 F. est voté pour réaliser une piste de 400 m. avec local attenant comprenant salle de billard, lavabo, vestiaire et buffet^{fn355}. Dans les deux cas l'inauguration coïncide avec une grande réunion de courses.

Depuis 1868, le programme de ces manifestations s'est nettement modifié, signe de l'évolution d'une discipline en train de se définir, de chercher son identité. D'abord, et jusqu'au début des années 1880, les concours de type ludique basés sur la dextérité des pratiquants rivalisent avec les courses de vitesse. Le *Cercle des vélocipédistes de Carpentras* propose une course sans gouvernail et une autre d'obstacles ainsi détaillés :

“ 1. Allée de poteaux en zigzag, 2. Fossé large et profond, 3. Fossé à franchir sur un pont de 0,25 cm. de large, 4. Plans inclinés, 5. Un mur infranchissable devant lequel chaque concurrent devra mettre pied à terre, transporter son instrument de l'autre côté et continuer sa course ”

fn356. Ailleurs, à l'image des cavaliers, les cyclistes participent à des courses aux anneaux ou de bagues - le jeu consiste à enfiler bagues et anneaux à la pointe d'un fleuret -, à des concours de voltige, de tenue ou d'élégance. L'objectif visé est d'offrir à un public peu averti, seulement venu par attrait de la nouveauté, un spectacle varié qui par certains côtés rappelle les prouesses des saltimbanques. Les concours d'adresse

“ grâce à certains vélocipédistes qui sont parvenus à faire sur leur vélo ce que font les écuyers du cirque est le plus amusant pour les spectateurs ”

fn357. Les courses de lenteur où

“ les arrêts sur place et les mouvements en arrière sont rigoureusement défendus ”

[fn358](#), les compétitions de femmes et d'enfants ajoutent d'autres intermèdes entre les épreuves de vitesse [fn359](#) qui, par la suite, progressivement accaparent l'ensemble du programme [fn360](#).

Figure 5. : Courses de vélocipèdes à Carpentras (1869).

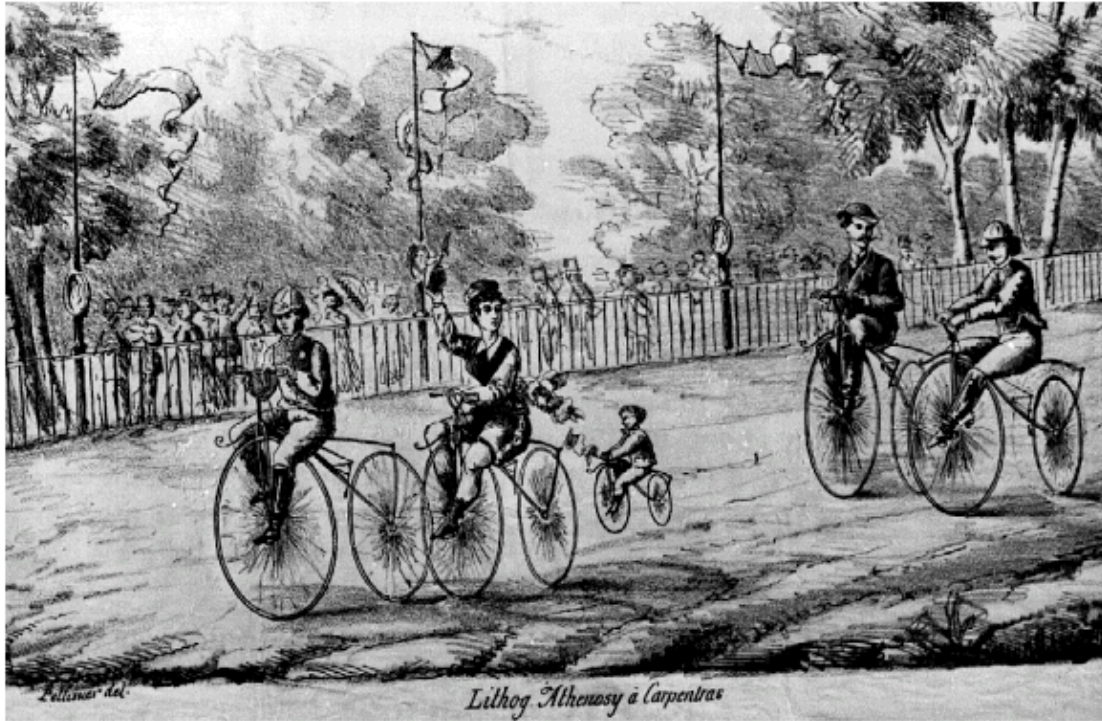


Figure 6. : Courses de grands bis du Véloce-club nancéien (vers 1887).



In: DURRY J. : L'En-cyclo-pédie, op. cit., p. 173.

Au terme du processus, dans les années 1880, une réunion s'articule classiquement en cinq à sept épreuves de vélocité différenciées les unes des autres par les capacités des concurrents (juniors, seniors), le type d'engins (bicycle - avec parfois des catégories en fonction des tailles - , tricycle) ou l'origine des compétiteurs (courses locales, régionales ou internationales, ces dernières pour les réunions les plus importantes). En fin de programme, une course d'honneur, réservée aux divers vainqueurs de la journée, désigne le champion du jour^{fn361}. L'évolution constatée démontre pleinement la réussite des cyclistes associatifs dans leur volonté de se dégager des pratiques ludo-compétitives, de la gangue acrobatique et donc d'imposer leur sport tout en gagnant le public à leur cause.

Toutefois la fête ne se circonscrit pas aux prouesses du muscle et à la valorisation des meilleurs. Devant les autorités, souvent présentes en grand nombre^{fn362}, elle cherche à ajouter à l'image de modernité de l'activité des qualités de sérieux, de solidarité et de discipline. Y contribue le défilé qui, dans un ordonnancement le plus rigoureux possible, parcourt la ville - en même temps, la société organisatrice impose son originalité à l'ensemble de la cité - et amène les compétiteurs au champ de course. À Grenoble en 1880, des exercices de vélousel - évolutions et figures inspirées du carrousel^{fn363} - concourent aussi à renforcer le sentiment de cohésion et de méthode à l'instar de mouvements d'ensemble des fêtes de gymnastique^{fn364}. Quant aux compétitions elles-mêmes, un règlement de plus en plus affiné en assure le bon déroulement. Le premier code de courses vraiment élaboré remonte à 1869^{fn365}. Œuvre du Carcassonnais J. Miquel, ses 42 articles seront ensuite adaptés, perfectionnés par les sociétés avant que ne s'impose celui de l'*U.V.F.*. Pour preuve de ce mouvement d'institutionnalisation de la respectabilité : le refus des paris^{fn366} ou encore l'attention portée aussi bien à la tenue des coureurs qu'à la composition des jurys de courses par l'*U.V.F.*. Dans son congrès de 1887, elle décrète l'obligation pour les compétiteurs

“ de porter des culottes et des chaussettes noires, au lieu d'une couleur foncée facultative ”

et contraint au choix des jurys “ *parmi des personnes compétentes* ” au rang desquelles ne pourront pas figurer toutes

celles “ intéressées dans le commerce des vélocipèdes ”

^{fn367}

La fédération nationale clôt ainsi les incidents nés l'année précédente de la contestation de décisions prises par des jurys dans lesquels figurait P. Rousset, agent de la marque anglaise Rudge^{fn368}. Les grandes réunions, vitrines privilégiées du cyclisme associatif, doivent en donner un portrait résolument positif.

Le penchant des cyclistes associatifs pour la compétition prend d'autres formes que la préparation de réunions d'envergure à large recrutement. Il s'exprime aussi au travers d'un calendrier d'épreuves internes réservées aux membres de chaque société. Qu'elles s'intitulent handicap, course de classement ou championnat, leur éclosion est assez tardive. Les statuts de la *Société vélocipédique métropolitaine* n'incluent qu'à partir de 1884 quatre handicaps et deux championnats^{fn369}. L'innovation de l'année 1883, au *Vélo-club grenoblois*,

“ c'est la création des championnats et des handicaps ”

dotés de 120 F. de prix^{fn370}. Ces deux types d'épreuves ont bien sûr l'objectif commun de stimuler l'émulation au sein des sociétaires, mais au-delà leur finalité diverge.

“ Les courses différentielles ou handicaps sont celles dans lesquelles on égalise autant que possible la force des concurrents par un rendement de distance ou de temps si le parcours est d’une certaine longueur. Le maximum du rendement dans les handicaps... est limité au dixième de la distance quelle que soit la force des concurrents en présence ”

fn371. La “ *course différentielle* ” augmente donc les chances de succès des coureurs les moins véloces qui se voient gratifiés d’une avance au départ. Cette redistribution des atouts encourage les plus faibles à participer, pousse chaque concurrent à s’employer au maximum et, dans les deux cas, améliore l’entraînement, exercice jusque là peu pratiqué. Les résultats se font attendre. À Grenoble, en 1883, en dépit des incitations des dirigeants, de l’activité du président Dumolard

“ qui a donné lui-même l’exemple du travail en s’entraînant régulièrement, seulement quelques velocemen sont allés quelquefois courir à l’Esplanade, mais ceux-là sont trop rares ”

fn372

Les Français

à “ l’entraînement si défectueux [ont] beaucoup à apprendre des Anglais ”

fn373. Pourtant le training s’impose progressivement dans les sociétés les plus puissantes. En 1885, à Bordeaux et Tours, les membres des deux véloce-clubs ont repris le bicycle dès le mois de févrierfn374. Les Angevins attendent les 12 avril et 3 mai pour s’affronter en vue de la préparation des courses de l’Ascensionfn375.

Les championnats, eux, n’ont pas vertu d’entraînement ; comme les grandes réunions, ils en en sont au contraire le prétexte et l’aboutissement. Les compétiteurs, le jour fixé, doivent être au meilleur de leur forme pour atteindre à l’excellence et ainsi espérer la consécration du titre annuel de champion de la société. L’exploit, relaté à l’assemblée générale, est donné en exemple et le vainqueur célébré. L’éloge d’A. Berthoin, champion du *Vélo-club grenoblois*,

“ n’est pas à faire, car il est éminemment doué pour courir ”

fn376

. Au Véloce-club bordelais, à la fin de la séance, MM. Laulan et Loste reçoivent pour leurs “ belles performances... les diplômes et croix de champion, qu’ils ont si vaillamment conquis ”

fn377. L’institution s’étend difficilement : 15 sociétés en font disputer en 1885fn378, elles étaient 17 l’année précédentefn379.

Entre ces épreuves et le championnat de France géré par l’*U.V.F.*, des clubs instaurent des championnats de ville, de département et de région. Pour ces derniers, le *Véloce-club d’Angers* fait figure de pionnier en instituant celui de l’Ouest dès 1876. En dépit d’une certaine progression (1883 : 3 départements et 2 régionsfn380, 1885 : 3 villes, 11 départements et 5 régionsfn381), le mouvement reste limité - certaines épreuves n’opposent que des concurrents d’un même clubfn382 - et ne peut en aucune façon être alors interprété comme un système hiérarchisé de sélection des prétendants. E. Dumolard émet une proposition en ce sensfn383. Il imagine une structure pyramidale à deux niveaux : local et national, tous les champions de sociétés, sélectionnés chacun à la suite de leur victoire sur un parcours de 10 km., se rencontrant en une épreuve finale intitulée “ *championnat national des sociétés* ”. L’objectif du Grenoblois est en effet, par la

mise en concours de toutes les associations, de confier à ce type de course éminemment individuel une dimension collective. La victoire ultime couronnerait le club et non le coureur. Le projet n'aboutit pas et le dispositif des championnats reste soumis à une certaine confusion.

S'exonérant de la tutelle organisatrice de la société, des membres choisissent librement de s'affronter dans des défis ou des matchs, autre catégorie d'épreuves dont la logique " *s'appuie sur l'éthique de l'honneur* " [ftn384](#). Un défi n'est lancé et relevé que si l'honneur en sortira sauf, ce qui suppose une valeur proche des protagonistes. C'est ainsi qu'en 1884 des matchs opposent les Grenoblois Dumolard et Morel sur 16 km. (30 avril), les Lyonnais Comparat et Chatelain sur 135 km. (18 mai) ou encore le champion de fond du *Véloce-club béarnais* à celui du *Véloce-club tarbais* sur 39 km. à Rabastens (27 avril) [ftn385](#). Peut-être ce dernier affrontement est-il en plus l'expression sportive d'un antagonisme plus large entre les deux chefs-lieux de département ?... La présence de 5000 spectateurs - audience inhabituelle pour ce type de confrontation - incline à donner une réponse positive.

Les tentatives de records ressortissent également à la décision individuelle. La codification qu'impose l'*U.V.F.* en 1884 accroît nettement le nombre des prétendants à l'exploit.

La vigueur des pratiques compétitives internes, datable des années 1883-1884, est contemporaine d'une mutation profonde de la perception du temps et des distances. L'étalonnage des performances, leur comparaison nécessitent une prise en compte précise de ces deux variables. En 1884, un lecteur du *Sport vélocipédique*, tout en regrettant que

“ les distances continuent à être trop souvent appréciées à l'estime ”

[ftn386](#)

,
calculé les moyennes horaires de quatorze parcours routiers réalisés sur des distances d'au moins 90km. lors de championnats, records, défis ou matchs. Le même article note un progrès. Les

“ clubs les mieux organisés ont acheté des chronomètres... et les ont consultés... la seconde opération paraît d'une exécution plus difficile que la première ! ”.

L'achat d'un tel objet est suffisamment important pour y consacrer quelques lignes :

[ftn387](#)

Les concurrents ne sont plus seulement jugés sur leur place, ils sont soumis également au verdict du chronomètre. Cet affinement du temps contraste avec le maintien - faute de mieux - de la majorité des épreuves internes sur le réseau routier. Toutefois, toutes compétitions confondues, les courses sur route sont nettement minoritaires.

Bien que la première compétition cycliste du 8 décembre 1867 rejoigne Paris à Versailles, les épreuves sur route ne constituent que 6 % du calendrier de 1867 à 1870 (13 courses sur 216). Hormis Paris-Versailles de 1867 et le célèbre Paris-Rouen de novembre 1869 -

“ prototype d'une organisation sportive moderne ”

ftn388

car soutenu conjointement par un organe de presse et une entreprise industrielle -, les promoteurs privés laissent ce créneau moins porteur de spectacle et donc de recettes, à l'initiative associative. Le *Véloce-club toulousain* organise à lui seul cinq courses sur route, celui de Besançon deux et les clubs de Rouen, Boulogne-sur-mer, Beaucaire et Paris (*Société pratique du vélocipède*) chacun une ftn389. Le marasme vélocipédique consécutif au conflit de 1870-1871 touche aussi les épreuves de ville à ville. Toutefois quelques associations essaient de maintenir cette pratique, surtout le *Véloce-club d'Angers* dont Angers-Tours-Angers, 220 km., (1876 et 1877) et Angers-Le Mans-Angers, 179 km. (1879) ressortent du lot ftn390, avant que, en 1880, les dirigeants des bords de la Maine ne les remplacent (raisons financières ? raisons matérielles ?), avec la même dotation de 1000 F., par une course de 8 heures disputée sur le Mail. La route reste alors le domaine des confidentiels concours internes, des promenades et des voyages.

ftn391

La vision idyllique du déplacement à vélocipède que nous livre A. Berruyer, tout à son dessein de démontrer la supériorité de sa monture sur le cheval, demande à être tempérée car notre propagandiste passe sous silence tout un ensemble de désagréments. Certains émanent de la machine elle-même, qu'il s'agisse d'une fiabilité mécanique réduite, d'un inconfort certain, lié principalement aux trépidations, ou de la délicatesse à maîtriser sa conduite, problème que l'apparition du grand-bi ne fait qu'accentuer avant que la mise au point du tricycle y apporte un remède efficace. D'autres dépendent de l'environnement routier et en premier lieu de l'état très inégal du réseau. Aucune des " *véloce-voies* "

- " quelques centimètres de largeur de béton ou de terres battues sur les routes "

ftn392 - qu'A. Berruyer appelle de ses vœux ne voit le jour et, en dépit d'efforts d'équipement indéniables de la part de l'État et des départements, les touristes doivent affronter chaussées boueuses ou poussiéreuses suivant les caprices du temps, empièvements grossiers ou secteurs pavés. De plus les cyclistes doivent compter avec des règlements de circulation fluctuant selon les villes dont certains, à l'image de celui de Paris

déjà évoqué, leur interdisent quelques axes ftn393 voire la totalité de la voirie comme à Saumur ftn394.

Enfin l'absence d'un droit à la route clairement établi amplifie leur défiance vis à vis des conducteurs de charrettes et des habitants des campagnes. Le comité du *Vélo-sport caennais* en fait part au préfet du Calvados en 1887. Il établit d'abord un constat :

avant de le questionner :

ftn395

La réponse positive aux deux questions est rassurante mais il n'en est pas moins vrai que les cyclistes sont confrontés à la malveillance qui peut aller jusqu'à la pose par des riverains mal intentionnés et inconscients d'obstacles divers sur la route : pierres, branches, barres de fer^{ftn396}... Objectivement tous ces éléments - de l'imperfection des machines à la reconnaissance limitée de leur droit à la route - entravent le tourisme vélocipédique et expliquent, pour partie, la place réduite que tient cette activité dans les statuts des clubs.

Si près de la moitié des associations font référence au tourisme dans leurs buts, elles ne sont plus que 15 % à intégrer, à la suite du Vélo-club grenoblois (1882) le responsable des promenades, parfois secondé d'un adjoint, au sein du bureau et à lui conférer ainsi la légitimité de l'élection et une durée au moins annuelle de fonction. Sinon la nomination intervient au début de chaque promenade. Ce " capitaine " assure la direction de toutes les sorties officielles, au terme desquelles il rédige et envoie un compte rendu à la presse vélocipédique s'il le juge utile. Son second, le " capitaine-adjoint " ou " lieutenant ", l'aide à maintenir la marche régulière de la colonne et le respect des dispositions incluses dans le règlement.

Même si celui du Véloce-club nantais envisage la promenade " en caravane " comme un entraînement aux courses de fond, il n'en marque pas moins sa spécificité puisqu'

“ on ne doit nullement chercher à se dépasser, au contraire on se doit un appui mutuel et cordial ”

^{ftn397}. L'absence d'esprit de compétition - l'allure est même réglée " sur celle des moins habiles " ^{ftn398} - se conjugue donc à la discipline et à la bienséance pour donner aux excursions un visage exemplaire. Au Véloce-club nancéien, la " compagnie " conduite par le capitaine roule par " sections " de dix randonneurs, chacune sous l'autorité d'un lieutenant^{ftn399}. L'influence militaire ne s'arrête pas au vocabulaire employé, elle préside au déplacement du groupe. Les promeneurs roulent deux par deux sur les bonnes routes mais l'un derrière l'autre sur les mauvaises avec une distance d'au moins six mètres entre deux bicyclistes. Le commandement s'effectue à la trompette, par signaux ou au sifflet suivant un code bien défini :

ftn400

Promeneur modèle, le cycliste associatif doit respecter les autres usagers. À leur rencontre, il garde sa droite et circule sur une file. Vient-il à les rattraper, il les avertit de la voix ou avec son timbre, les dépasse et ne reprend le cheminement en colonne que quelques temps après. La nuit, une lanterne signale sa présence. Le capitaine veille à une avance prudente.

“ À l'approche d'une côte rapide [il] s'avance seul jusqu'à la crête et juge s'il doit ou non la laisser descendre sur les machines ou à pied ”

ftn401

Ainsi, les statuts étendent aux excursions des dispositions similaires à celles qu'ils imaginent pour la tenue des réunions. Que ce soit dans l'espace clos de la salle du siège social ou en pleine nature, le sociétaire se doit d'obéir et de respecter les autres. Mais les dirigeants peinent autant à faire accepter ce comportement exemplaire dans le cadre des excursions que dans celui des réunions à des membres qui n'ont que minoritairement la réputation du groupe comme priorité.

Cette attitude individualiste transparaît dans la quasi-impossibilité à imposer le port d'un uniforme. Henri Pagis peut affirmer :

“ ce n'est que par une tenue correcte que nous arriverons à implanter notre sport dans la haute société ”

ftn402

peu de clubs optent pour l'obligation du costume, par crainte que la dépense assez élevée qui en résulte n'éloigne des sociétaires potentiels^{ftn403}. Comme toute autre association, les véloci-clubs qui choisissent un uniforme sont légalement obligés - circulaire du 12 septembre 1885 - d'éviter toute ressemblance avec la tenue militaire. Mais cette astreinte n'explique pas le manque d'originalité de costumes qu'inspire le vêtement bourgeois avec quelques adaptations à l'activité. Sur le buste, au dessus d'une chemise de flanelle ou d'un maillot collant à manches longues en jersey, le veloceman endosse une veste. Les jambes sont entièrement couvertes d'une culotte courte descendant sous le genou et de bas. Les couleurs sombres - noir, bleu-marine - sont seules retenues. La culotte blanche tolérée à la *Société vélocipédique du Midi*^{ftn404} fait figure d'exception. Les cyclistes respectent ainsi les stricts codes vestimentaires de l'époque hérités de la Réforme protestante qui veulent que “ *ce qui touche le corps doit être blanc, ce qui est montré au dehors, doit être digne, c'est-à-dire sombre* ”^{ftn405}. Les tenues des coureurs révèlent la même tendance^{ftn406}. La coiffure offre plus de fantaisie du moins dans ses formes. Le choix se porte sur la toque (*Véloci-club de Narbonne*)^{ftn407}, le casque Stanley (*Bicycle-club rémois*)^{ftn408} ou la casquette américaine à grande visière (*Vélo-sport versaillais*)^{ftn409}.

Si en randonnée la tenue officielle obligatoire confine à l'exception, par contre le port d'un insigne se généralise. Fixé à la boutonnière ou sur la coiffure, il se compose presque exclusivement des initiales entrelacées du nom de l'association^{ftn410}. Cependant quelques groupes arborent des emblèmes plus élaborés. Le *Bicycle-club rémois* ajoute un bicycle à son chiffre et place le tout sur “ un écusson en velours noir avec un ruban tricolore en diagonale ”^{ftn411}. La *Société vélocipédique lexovienne* (Lisieux) a choisi un croissant doré surmonté d'un petit vélocipède nickelé^{ftn412}. Trois autres sociétés se singularisent même en y introduisant une devise rappelant la qualité première du vélocipède, sa rapidité. Ne reniant pas l'influence anglaise, le *Club des cyclistes stéphanois* indique, en dessous d'un gentleman sur deux roues, la formule “ Time is money ”^{ftn413}. Plus sensibles à la caution du latin, les membres du *Vélo-sport caennais* explicitent la présence d'une flèche traversant les lettres V.S.C. par la phrase : “ Sicut Telum Velox ” (“ Rapide comme la flèche ”)^{ftn414}. La *Société vélocipédique du Midi*, fidèle à son terroir, entoure un vélocipède avec son cavalier, des mots : “ Toutsoun may bisté ” (“ Toujours plus vite ”)^{ftn415}.

Outre ces informations d'ordre général, les statuts nous livrent des enseignements sur la période et le rythme des excursions. La saison s'étend de mars à octobre, c'est-à-dire au printemps et à l'été. Le nombre des sorties, toujours prévues le dimanche ou un jour férié, varie fortement d'un club à l'autre. Au *Véloci-club de Saumur*, elles sont hebdomadaires^{ftn416}, quand le *Sport vélocipédique de Louviers* se contente de deux par

an^{fn417}. La moyenne s'inscrit à une par mois, du moins en ce qui concerne les sorties officielles, à savoir celles auxquelles les membres actifs sont tenus de participer. D'autres peuvent s'intercaler selon le désir des adhérents.

Les parcours d'une demi-journée ou d'une journée s'éloignent nécessairement peu des environs. La Société vélocipédique métropolitaine randonne aux abords de la capitale vers

“ Bry-sur-Marne, Savigny-sur-Orge, Meulan, Rambouillet, Montfermeil, Marines, Argenteuil, Marly... ”

fn418

L'Union vélocipédique de Boisguillaume-les-Rouen encadre ses sorties dans une fourchette de “ quatre à dix lieues ”^{fn419}. Les distances des promenades obligatoires du Vélo-club grenoblois, au nombre de quatre en 1883, fluctuent entre 38 et 80 km^{fn420}. Les trajets effectués ne musardent pas sous la forme d'un circuit reliant des lieux indifférenciés, ils fixent un objectif à atteindre - le plus souvent une ville afin de la visiter ou d'y assister à une fête, à une course... - d'où les randonneurs reviennent en empruntant tout ou partie de l'itinéraire aller. Au printemps de 1870, les membres du Club des vélocipédistes d'Annecy se rendent ainsi à Albertville, Genève et Thônes, où leur arrivée pendant la messe dominicale cause un tel émoi que les fidèles sortent de l'église et le prône est interrompu^{fn421}. Le bicycliste est le plus souvent sujet d'étonnement.

La découverte en profondeur des alentours ne constitue pas un élément déterminant des sorties et ce, d'autant moins que les velocemen privilégient pour leur circulation les axes majeurs, ceux les mieux entretenus, du réseau routier. Les contacts avec les ruraux sont exceptionnels à moins qu'un incident oblige à avoir recours à leur aide, comme ces sociétaires du Véloce-club de Saumur qui, après une chute, se rendent chez un “ rebouteur ” qui habite

“ une immense pièce dans une ferme, lui, sa famille (composée de plusieurs générations), un immense cochon et une demi-douzaine de chiens ”

fn422

En dehors du déjeuner pris au restaurant, de nombreux arrêts entrecourent le trajet. À l'aller de leur “ petit voyage ” - ils se rendent à Étauliers pour participer à des courses - cinq membres du Véloce-club bordelais s'octroient une pause déjeuner après 16 km. puis une seconde 26 km. plus loin, “ picon ” oblige. Deux repos ponctuent également le retour. L'organisation d'une partie de pêche à Étauliers, en attendant l'heure des courses, renforce encore le caractère convivial de la journée^{fn423}.

Les quelques comptes rendus de promenades publiés dans la presse décrivent rarement ou du moins succinctement les paysages, ils s'attardent en revanche sur les conditions climatiques, l'état des chaussées, la qualité du repas ou les incidents de route. Par exemple, le récit rédigé sur le mode humoristico-épique de la première randonnée associative, celle qui conduit en mai 1868 les adhérents du Véloce-club de Valence au château de Senaud où les accueille un de leurs coreligionnaires, le baron de Bernay, fait une large place à l'accident lié au bris d'une des machines^{fn424}. Avec treize participants, ce périple fait figure de privilégié, en effet, la plupart des sorties se soldent par la présence de moins de dix adhérents. À celles de Grenoble, en 1883,

“ les velocemen étaient peu nombreux et presque toujours les mêmes ”

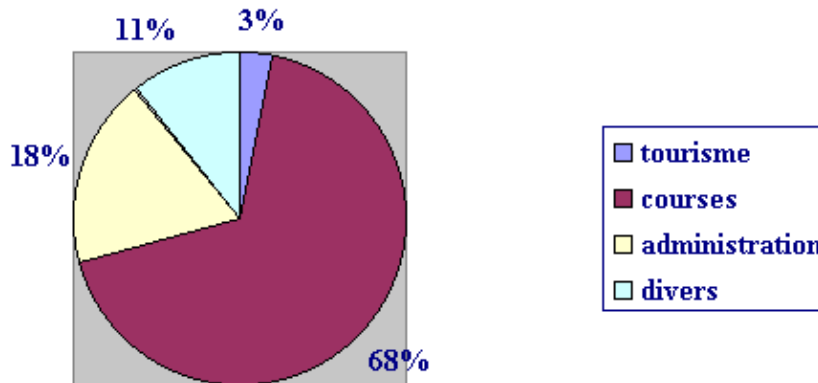
fn425. Afin de remédier à ce désintérêt, le club décide de supprimer toute obligation de participation et rompt le carcan du règlement en instituant l’allure libre. Preuve s’il en est des entorses aux codes de promenades dont la plupart des dispositions sont rendues caduques par l’étroitesse des pelotons. L’assouplissement décidé ne remédie pas au problème, au contraire. L’année suivante,

“ les promenades ont été encore plus rares que l’année passée et fréquentées par un nombre bien moindre de velocemen ”

fn426.

L’aiguillon de la récompense ne donne pas de meilleurs résultats. Que ce soit à Saumur où le secrétaire du club promet “ un sac de voyage à véloce ” au promeneur le plus assidu^{fn427}, ou au Véloce-club béarnais qui institue une loterie dont les billets sont attribués gratuitement aux randonneurs en fonction de la régularité de leur présence^{fn428}. Tentatives bien timides comparées aux sommes investies dans les compétitions. Au budget des sociétés, la part du tourisme entre pour une part infime, seulement 2,5 % des dépenses à Grenoble en 1883^{fn429} quand l’ensemble des frais liés aux courses monte à près de 70 %^{fn430}, et encore les 108 F. relevant du tourisme correspondent au financement de réception de velocemen étrangers.

Graphique 8. : Les dépenses du *Vélo-club grenoblois* en 1883.



La situation est identique à la *Société vélocipédique métropolitaine* où une “ *aumône [est] inscrite platoniquement au budget de 1887* ”^{fn431}. Pourtant ce sont là des associations qui tentent de développer le tourisme. Dans les autres, c’est-à-dire la majorité, aucune action n’est entreprise en ce sens. Le compte rendu annuel pour 1885 du puissant *Véloce-club bordelais* n’inclut aucune mention de promenades ou de voyages^{fn432}. Les sorties de ses membres relèvent d’initiatives personnelles. Le *Sport vélocipédique de Bergerac* organise sa première sortie officielle, six ans après sa création, le 15 août 1887^{fn433}. Double enseignement dans cette annonce faite à l’assemblée générale par le président Ladevèze : d’abord, bien sûr, le long oubli du tourisme mais aussi l’intérêt soudain manifesté, intérêt qui prend tout son sens quand on le replace dans le mouvement décelable ailleurs en France à partir des années 1885-1886 et qui est en partie

imputable à la diffusion du tricycle.

Lorsque le Véloce-club rouennais se reconstitue en 1887, il se fixe pour but de propager plus particulièrement le tourisme^{fn434}. Il est vrai qu'au même moment naît le Club des velocemen touristes de Rouen qui répond en écho au Club des velocemen touristes de l'Isère fondé à la fin de 1886. Pour la première fois des sociétés se fixent un objectif clairement touristique et l'affichent dans leur appellation, rompant ainsi le conformisme qui présidait jusque là avec l'emploi des termes "vélo", "véloce", "vélocipédique", quant à la désignation de l'activité dans l'intitulé des associations, termes souvent associés à ceux de club et sport.

Désignation du fait associatif			Désignation de l'activité		
	Nb.	%	Nb.	%	
Association	1	0,8	Vélo	103	81,1
Cercle	2	1,6	Bicycle	7	5,5
Club	70	55,1	Cycle	9	7,1
Société	9	7,1	Pédale	1	0,8
Union	5	3,9	Touristes	2	1,6
<i>Formules elliptiques</i>			Allusion sportive	1	0,8
Sport	29	22,8	Sans ...	4	3,1
Cycle, vélo	2	1,6			
Cyclist (es)	2	1,6			
Pédale...	1	0,8			
Amicale...	1	0,8			
Jeune...	1	0,8			
Divers	4	3,1			
Total	127	100	Total	127	100

Sources : idem carte 1. p.21.

Le souffle du tourisme dynamise également le *Bicycle-club de Lyon* en 1886. Parmi les "belles promenades qui ont eu lieu" P. Payet retient le voyage de onze sociétaires à Chambéry (230 km.), celui de dix-huit membres à Saint-Genix (150 km.) et une excursion au Mont Pilat où cinq cyclistes

" bien qu'effectuant dans leur dimanche 150 km. et faisant une excursion de trois heures à pied, se sont élevés à l'altitude de 1250 mètres sans marcher à pied, en gravissant une rampe de 17 kilomètres... "

^{fn436}. À Paris, l'essor du tourisme vélocipédique découle de la fondation en septembre 1884 - année de l'édition du guide des environs de Paris à l'usage des velocemen de A. de Baroncelli^{fn437} - du *Club des cyclistes de Paris* à l'initiative de M. Steiner. L'association se fait rapidement remarquer par son activité excursionniste parfois originale comme cette sortie au cours de laquelle les participants, partagés en quatre sections, rejoignent le lieu du déjeuner par quatre itinéraires différents^{fn438}.

La *Société vélocipédique métropolitaine* s'engage dans la même voie à partir de 1886 et à l'assemblée générale qui clôt l'année 1887, le secrétaire, Paul Devillers, fort du soutien des deux-tiers des membres, présente le "Touring" comme la "grosse question du jour" et demande que lui soit consacré "un tiers au moins du budget"^{fn439}. Revirement spectaculaire pour une société qui en 1886 s'enorgueillissait de compter dans ses rangs de grands champions comme De Civry, Médinger ou J. Dubois. Le bilan pour 1887 fait état

d'une trentaine de promenades de la journée auxquelles participent une moyenne de dix à douze touristes ainsi que de quatre grandes excursions sur deux jours qui, pour trois d'entre elles, s'effectuent à partir d'une ville plus ou moins éloignée de la capitale, ce qui suppose l'utilisation du chemin de fer pour s'y rendre et en revenir. En voici la liste :

Au cours de ces voyages, les pelotons assez fournis - respectivement 18, 14, 9 et 12 métropolitains - font force visites. Paul Devillers rappelle à l'assemblée que lors de leur périple d'Orléans à Amboise

“ aucun des magnifiques châteaux qui se trouvaient sur [leur] passage n'échappa à [leurs] investigations ”

ftn440

De plus les Parisiens nouent des liens avec les sociétés de Sens, d'Orléans ou de Louviers au point qu'à la Pentecôte, sur les bords de la Loire, la troupe, renforcée de vélocipédistes d'Orléans et de Chartres compte jusqu'à vingt-cinq unités. De véritables voyages complètent le florilège. Réalisés le plus souvent en solitaire, ils mènent des membres de la *S.V.M.* vers Angers, Le Havre, Trouville ou encore l'Angleterre.

En dépit de leurs mérites, ces randonneurs sont loin d'égaliser Albert Laumailié du Bignon, originaire de Château-Gontier, fondateur de diverses sociétés de l'Ouest, qui dès 1868 entreprend de grands voyages^{ftn441}. Se succèdent ainsi des expéditions vers la Bretagne (1868), l'Angleterre (1869), la Bourgogne et la Franche-Comté (1870), la Suisse (1871-1873-1877), l'Italie (1873-1876-1877-1878-1881), la Belgique (1875), l'Autriche (1875), l'Espagne (1879-1880) et même les colonies françaises d'Afrique du Nord (1879). “ *Notre touriste national* ” comme le désigne le *Sport vélocipédique*^{ftn442}, estime, en 1881, avoir parcouru

“ deux cent seize mille kilomètres dans l'espace de treize ans ”

et peut se targuer d'avoir visité les villes de Bruxelles, Vienne, Berne, Genève, Venise, Naples, Rome, Barcelone, Madrid, Grenade, Alger... ^{ftn443}

Ne nous laissons pas abuser par les périple au long cours d'A. Laumailié, ni par l'engouement touristique tardivement décelable dans quelques clubs. En tout état de cause, les promeneurs sur deux puis trois roues sillonnent peu le réseau routier et les pelotons régis par une discipline toute militaire, que laissent imaginer les règlements des sociétés, tiennent de l'exceptionnel. Les associations préfèrent assurer leur promotion au moyen de l'organisation de compétitions dont la dimension ludique - courses d'adresse, de lenteur - s'efface au profit d'épreuves de vitesse que l'usage vulgarisé du chronomètre et les premiers vélodromes font entrer, au milieu des années 1880, dans l'ère de la performance strictement étalonnée. Les cyclistes librement associés, d'abord débordés par des promoteurs privés, prennent ensuite le contrôle des grandes réunions sur piste - l'affrontement routier est marginal - et guident ainsi la “ sportivisation ” de la discipline. Action qu'ils prolongent au plan interne en développant championnats et handicaps. Toutefois, si la maturité naissante du secteur compétitif contraste avec l'état de friche du tourisme, elle ne concerne qu'une faible part des

sociétaires. La majorité d'entre eux se contentent d'un usage épisodique de leur grand bi ou de leur tricycle et les véloce-clubs n'ont souvent de " véloce " que le nom.

Un événement de politique extérieure, la guerre de 1870-1871, conditionne fortement l'évolution du cyclisme associatif au cours de la période pionnière qu'il a d'ailleurs contribué à prolonger. En effet la désorganisation du secteur de production qu'entraîne le conflit stoppe les premières ardeurs et empêche la reprise pendant presque une décennie. Le centre de gravité de la vélocipédie internationale, d'abord français à la fin du second empire, se déplace en même temps que l'industrie du cycle en Angleterre. Si bien, et ce n'est pas le moindre des paradoxes, que la France, initiatrice de la pratique associative du deux-roues, va s'inspirer dix ans plus tard de l'exemple britannique. L'appellation " sport anglais " habituellement réservée aux sports athlétiques peut ainsi s'appliquer au cyclisme à partir des années 1870.

L'invasion prussienne ne prive pas seulement l'associationnisme vélocipédique d'une progression linéaire, elle l'empêche aussi d'atteindre une diffusion large sur le territoire national. En 1887, près d'un département sur deux n'est pas investi. Curieusement, la localisation essentiellement urbaine - encore 95 % en fin de période - ne confère pas la suprématie à Paris, pas plus qu'à Lyon ou Marseille, mais la partage entre des villes moins peuplées : Grenoble, Angers et Bordeaux, cette dernière à la tête d'un sud-ouest fortement pourvu, d'où émerge également la cité paloise. Le dynamisme économique, des échanges actifs, la présence ou l'influence anglaise, un apprentissage sportif précoce à base de rowing (aviron), en un mot la faculté à accueillir la modernité, sont les principaux facteurs qui, seuls ou plus souvent réunis, expliquent l'entrée en vélocipédie d'une localité.

Le cycliste librement associé est donc un citoyen et, majoritairement, il appartient à la bourgeoisie populaire, à ceux parfois regroupés sous le nom de classes nouvelles, à savoir les employés, d'une part, les petits patrons du commerce et de l'artisanat, d'autre part. La vélocipédie, sous sa forme associative, n'a en rien le statut de sport noble, de sport à forte valeur de distinction sociale. Si les classes dirigeantes s'adonnent au deux-roues, leur pratique ne sort que rarement du cadre privé. Ainsi les membres de l'aristocratie sont moins nombreux à fréquenter les véloce-clubs que les ouvriers. Preuve que le coût de l'engin - on oublie trop facilement que les perfectionnements successifs stimulent le marché de l'occasion - n'est pas un obstacle, aussi insurmontable que souvent avancé, à sa possession par certains éléments - pas les plus pauvres bien sûr - des couches populaires.

Assurément, le recrutement social modeste - la notabilisation ne concerne que les présidents et vice-présidents - entrave le rayonnement des associations et restreint de ce fait leur longévité. Qu'elles s'échinent à se fixer une généreuse mission d'extension de la vélocipédie aussi bien utilitaire que sportive, à s'impliquer dans le milieu local, à se donner de strictes règles de fonctionnement ne les empêche pas de buter sur un déficit de respectabilité. D'ailleurs les sociétés les plus puissantes, qu'elles soient bordelaises, paloises, grenobloises..., doivent à un profil social hiérarchiquement plus élevé d'être mieux intégrées, d'attirer plus aisément des membres honoraires et donc de disposer de marges financières élargies. Pour autant, elles n'échappent pas à l'implication insuffisante des adhérents dans la vie du groupe, aux querelles intestines confortées par l'imperfection de " la symbiose société-cercle ". À la finalité militante, du domaine de la " société ", ne correspond qu'une ébauche d'activités conviviales, du domaine du " cercle ". Comparés aux autres formes d'associationnisme, les véloce-clubs sont loin d'égaliser l'influence des cercles, des groupements savants, philanthropiques ou musicaux. De même au sein du milieu sportif pris au sens large, les sociétés de jeux traditionnels ou de gymnastique débordent nettement les cinq mille cyclistes " montés " du début de 1888.

Leur fragilité ne persuade pas les clubs à quêter un soutien dans un regroupement fédéral national. Trop soucieux de leur indépendance, centrés sur des objectifs locaux, plus prompts à critiquer qu'à chercher à bâtir - l'éphémère *Association vélocipédique de France* en est l'illustration -, ils répugnent à rejoindre les rangs de l'*U.V.F.* dont le choix initial d'un amateurisme pur, sur le modèle anglais, a singulièrement ralenti le

démarrage. En effet les sociétés françaises, imitant en cela leurs devancières hippiques et nautiques, défendent un modèle compétitif basé sur l'octroi de prix en argent et l'*U.V.F.*, pour survivre, doit se plier à cette exigence. Même si la fédération impose ensuite un calendrier d'épreuves nationales, même si son code de courses sert de référence et même si elle noue des contacts avec le ministère de la guerre par le biais de la vélocipédie militaire, son action entame peu l'autorité des clubs, qui, dans les années 1880, contrôlent l'essentiel des courses organisées alors qu'à la fin du second empire, d'autres intervenants (fabricants de cycles, organes de presse, comité des fêtes...) les supplantaient. Globalement, dans le secteur compétitif, les sociétés réussissent à préserver leur autonomie, à marquer leur influence aussi bien vis à vis de l'*U.V.F.* que de l'ensemble industrialo-journalistique.

La pratique touristique que l'*U.V.F.*, lors de sa création, ambitionne de dynamiser, en s'appuyant là aussi sur l'exemple anglais, n'arrive qu'au second plan, loin de la mise en spectacle compétitive considérée alors comme le meilleur vecteur de promotion de la discipline. L'action unioniste ne dépasse guère les déclarations d'intentions : le réseau du personnel consulaire censé aider les touristes en voyage reste lâche, aucune organisation spécifique n'est instituée en faveur des excursionnistes.

La même timidité s'empare des associations, accaparées qu'elles sont par leurs grandes réunions de courses et, à un degré moindre, par leurs championnats ou handicaps internes qui s'institutionnalisent progressivement. Seules quelques sociétés, à la fin de la période, s'engagent dans une politique volontariste d'encouragement aux promenades et excursions. Certaines même s'autonomisent autour du tourisme mais cette attitude est très marginale. Le modèle quasi exclusif consiste en un club menant de front les deux pratiques mais en privilégiant la compétition.

Au final, la précarité s'impose pour caractériser le cyclisme associatif à la fin des années 1880, toutefois il dispose de structures suffisamment affermisses quoique perfectibles pour profiter pleinement des nouvelles conditions de développement de l'activité que créent, à la fin des années 1880, l'apparition de la bicyclette, deux-roues plus performant et d'utilisation plus aisée.

2^{ème} partie : L'âge d'or du cyclisme associatif (1888-1899)

Au soir du 31 mars 1888, convergent vers Tours des velocemen venus de Paris, Bordeaux, Orléans, Blois, Saumur... dans le seul but de se rencontrer et de discuter vélocipédie. Aucune course ne sert de prétexte à la réunion. Seuls comptent le tourisme et la convivialité. Un vent nouveau semble se lever sur le cyclisme associatif, une réorientation se dessine à base de convictions remodelées et d'une foi en l'avenir revivifiée comme le confirme la première conférence consacrée à la vélocipédie, que prononce à cette occasion M. Garsonnin, consul de l'*U.V.F.*^{fn444}. C'est une nouvelle ère qui commence. Elle va s'épanouir en un " âge d'or " (1888-1899) et trouve son origine dans l'importante mutation technologique que connaît le deux-roues avec la mise au point de la bicyclette^{fn445}.

Celle-ci, au terme d'une gestation de quelques années outre-Manche^{fn446} - le premier brevet est déposé en 1879 en Angleterre par H. Lawson - présente dès la fin de 1885 les traits fondamentaux de sa physiologie définitive : traction indirecte transmise à la roue arrière par une chaîne et deux roues de moyenne et égale dimension. Ainsi l'usager du deux-roues " bicyclettiste " n'est plus juché à une hauteur impressionnante et n'a plus à accomplir des prodiges d'équilibre. D'ailleurs l'autre appellation utilisée pour désigner la bicyclette, le " Safety " témoigne de cette amélioration de la sécurité.

Le cycle devient physiquement accessible au plus grand nombre et l'invention du pneumatique par l'Écossais Dunlop (brevet déposé en 1888), perfectionné ensuite par Michelin qui le rend aisément démontable (1891), potentialise les vertus de la bicyclette en y ajoutant le confort. N'en déplaise au grand dictionnaire universel,

“ *la complication* ” de la bicyclette -

“ l’introduction de deux pignons dentés et d’une chaîne de Vaucanson ”

- ne l’empêchera pas de

“ supplanter le bicycle auprès des vrais amateurs ”

ftn447

Les firmes françaises : Clément, Peugeot, la Manufacture française d’armes et cycles de St-Étienne... ne s’y trompent d’ailleurs pas et copient les machines anglaises.

La fin des années 1880 marque donc une véritable rupture tant technologique que psychologique. Les Français dans leur ensemble posent un nouveau regard sur le deux roues qui, débarrassé de ses facettes acrobatiques, gagne en sérieux voire en respectabilité. Le Petit Journal, le quotidien national de référence - il tire à un million d’exemplaires - accrédite, sous la plume de Pierre Giffard, “ le Pierre l’Ermite ”ftn448 de la vélocipédie - cette transformation et popularise la nouvelle machine. Il s’y présente comme

“ un adepte enragé du sport vélocipédique ” - “ je vole avec frénésie sur mes deux-roues d’acier ”

- et vante

“ le contentement, la joie, le bien-être que procure [...] ce sport hygiénique [...] régénérateur de l’homme épaissi et [...] fortifiant de l’adulte ”

ftn449

Les ventes de bicyclettes progressent rapidement et attisent la concurrence entre constructeurs, ainsi qu’entre revues spécialisées. Le marché du cycle et de la nébuleuse qui l’entoure explose.

Un bouleversement aussi profond du contexte, la multiplication des pratiquants qui en découle, induisent nécessairement une croissance de l’associationnisme cycliste et des remaniements en son sein, remaniements que nous analyserons selon une approche tripartite.

Nous chercherons d’abord à retracer la diffusion des sociétés à l’intérieur de l’espace français. L’essor offre-t-il l’occasion aux régions déjà bien pourvues d’accentuer leur avance ou permet-il aux régions jusque là en retrait de combler leur déficit de vitalité associative. Comment évoluent zones rurales et zones urbaines ? D’autre part, l’arrivée d’une machine plus sûre peut induire une modification d’attitude de la part de certaines catégories sociales. L’hypothèse d’un accueil plus favorable des notables n’est pas dénuée de fondement.

Nous devons ensuite nous demander si les groupements réussissent à valoriser l’opportunité qui s’offre à eux et, dans l’affirmative, à la suite de quelles initiatives. Quelles priorités se fixent-ils en matière d’activités sportives et non-sportives pour assurer leur développement et s’intégrer plus profondément à l’environnement local ? Mettent-ils plus l’accent sur le tourisme, se cantonnent-ils au secteur compétitif ? Développent-ils des activités du domaine du cercle ?

Enfin, nous nous interrogerons sur la véritable portée de l'effervescence fédérale que connaît la période. Scinde-t-elle véritablement et durablement le cyclisme associatif en plusieurs rameaux autonomes ?

En 1887, les cent associations vélocipédiques cantonnées au réseau urbain de quelques régions n'occupent que très partiellement le territoire national et offrent une vision tronquée de la société française en faveur des adultes masculins de la bourgeoisie populaire. L'explosion associative consécutive à l'avènement de la bicyclette contribue-t-elle à atténuer ces contrastes tant spatiaux que sociaux et donc à établir une occupation plus harmonieuse de l'Hexagone et à mieux rendre compte de la diversité du corps social français ?

L'État saisit l'opportunité de la croissance du parc cycliste pour instituer une taxe attachée à la possession d'un vélocipède. Malheureusement pour l'historien, heureusement pour le contribuable, un premier projet déposé en 1890 par le docteur Clament, député de la région de Bergerac, n'aboutit pas. Dans l'esprit de son concepteur, le vélocipède "*objet d'agrément et de luxe*"^{fn450} doit supporter un impôt de 5 francs dont

“ le produit serait uniquement attribué aux chemins vicinaux déjà construits, qui se trouvent, faute de ressources, dans un très mauvais état de viabilité ”

^{fn451}. L'effectif encore restreint de machines, il est estimé à environ 50 000 unités, et partant des prévisions de rentrées fiscales trop faibles réduisent à néant la proposition qui n'est même pas discutée.

Par contre, lorsqu'en août 1892, M. Deloncle, député des Basses-Alpes, reprend l'idée avec une argumentation proche, la direction des finances donne son aval et envoie immédiatement à ses contrôleurs une circulaire pour s'enquérir du nombre de vélocipèdes existant dans leurs divisions respectives et pour connaître leur opinion sur cinq points : un impôt sur les vélocipèdes est-il nécessaire ? Sera-t-il, et pourquoi, une taxe directe ou indirecte ? Quel en sera le mode d'assiette ? La quotité ? La commune en touchera-t-elle une part ? Nous sont parvenues les réponses des agents des finances sarthois^{fn452}. Avec une belle unanimité ils jugent que l'imposition est opportune et que son établissement passera inaperçu du fait de la vigueur du phénomène de mode et de "*la consécration du droit de circuler du vélocipède*" qui en découlera. Aux yeux de la plupart d'entre eux la contribution est même équitable soit qu'ils considèrent le nouvel engin comme une fantaisie, donc taxable au même titre que les billards ou les chiens, soit qu'ils le tiennent pour objet utilitaire remplaçant cheval ou voiture que le fisc impose déjà. Conscients des difficultés de la perception, les contrôleurs optent pour l'octroi d'une part de la somme perçue aux communes qui ainsi

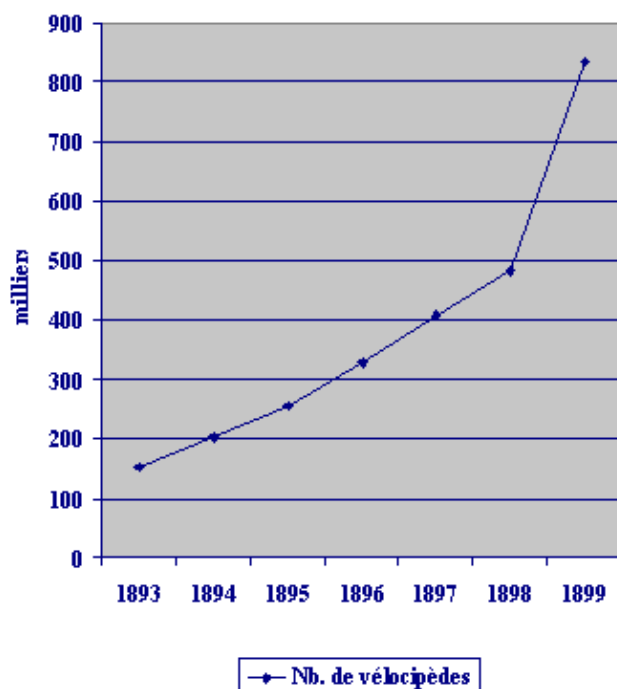
“ auront intérêt à exercer une surveillance plus efficace dans les recensements et les déclarations

”. Par contre, la quotité, divise les fonctionnaires des finances qui proposent soit une taxe unique à 10F. ou à 5F., soit une taxe variable en fonction du nombre de places - imposition lourde des tandems - ou en fonction du "*confortable*" : 5F. avec caoutchouc plein, 7F. avec caoutchouc creux, 10F. avec pneumatique.

Confortée par les chiffres du recensement et les observations des hommes de terrain, la commission du budget décide le 18 octobre de la création du nouvel impôt et de sa perception dès 1893 au taux de 10F. La Chambre de députés, faisant fi des velléités sénatoriales d'un abaissement à 5F., se rallie à cette décision et l'inscrit dans la loi du 28 avril 1893^{fn453} avec entrée en vigueur le 1^{er} juin suivant. Tous les vélocipèdes (monocycles,

bicycles, bicyclettes, tricycles, tandems...) y sont uniformément astreints^{fn454} et un quart du produit, soit 2,50F., revient aux communes qui ont charge de recevoir les déclarations et d'établir les rôles. Ceux-ci ne mentionnent pas - ils sont exemptés de taxe - les vélocipèdes possédés en vertu des règlements militaires ou administratifs. Hormis ces cas particuliers, tout possesseur au 1^{er} janvier, est imposable pour l'année entière, alors que les acquéreurs en cours d'année sont passibles de la taxe à compter du premier mois dans lequel ils entrent en possession de leur machine^{fn455}. S'il y a infraction, la taxe est doublée. Au 31 décembre 1893, 151 043 déclarants ont été recensés. Ils progressent ensuite régulièrement au rythme de 50 à 80 000 par an pour atteindre pratiquement le demi-million en 1898^{fn456}.

Graphique 9 : Nombre de vélocipèdes (1893-1899)



Le pic des 836 000 vélocipèdes atteint en 1899 ne résulte pas d'une soudaine frénésie d'achat mais de la diminution des non-déclarations jusqu'alors évaluées à 35-40%^{fn457}. La loi budgétaire du 13 avril 1898, qui refond par ailleurs la contribution des divers véhicules en y introduisant " *les voitures automobiles et les vélocipèdes munis d'une machine motrice* " ^{fn458}, si elle ramène la taxe à 6 F. par place, prévoit en effet que tout vélocipède devra dorénavant porter une plaque de contrôle frappée d'un poinçon de l'Administration des Monnaies et des Médailles^{fn459} et indiquant les nom, prénom et adresse du propriétaire. De plus le législateur dresse une longue liste de personnes habilitées à vérifier l'apposition de la plaque - elle doit être fixée sur le tube de direction - et à dresser procès-verbal en cas d'infraction^{fn460}. L'envolée recensée entre le rôle de 1898 et celui de 1899 (+ 73%) prouve l'efficacité des mesures prises : la fraude s'abaisse à 2 ou 3%^{fn461}. Compte tenu des fluctuations des non-déclarations, le parc vélocipédique se serait en fait élevé de 50 000 machines en 1890 à 250 000 en 1893, 310 000 en 1894, 385 000 en 1895, 500 000 en 1896, 680 000 en 1897, 730 000 en 1898 et 860 000 en 1899.

En multipliant son effectif par vingt en neuf ans, le deux-roues entre dans la quotidienneté des Français. Le cyclisme associatif suit-il la même voie ?

Pour répondre à cette question, la démarche, de même que pour la période précédente, s'attache à cerner les

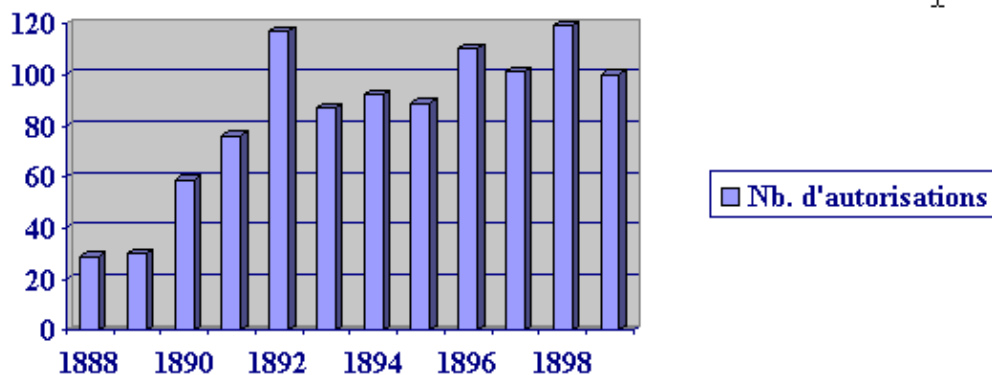
principales phases du rythme des créations et à chiffrer l'effectif global à certaines dates. Le corpus établi à partir des 61 départements qui ont fidèlement conservé les déclarations rend assez facilement accessible le premier objectif. Le second pose en revanche un double problème. Premièrement, seules deux listes sont disponibles, l'une en 1891, l'autre en 1895, ce qui complique la fixation de la situation à la fin de la période. De plus l'inventaire de 1891, paru dans *l'Histoire de la vélocipédie* de L. Baudry de Saunier^{fn462}, comme le relevé valable pour 1895, quoiqu'inclus dans l'Annuaire général de la vélocipédie... de 1897^{fn463}, ne sont pas exempts d'erreurs et d'oublis. Or le foisonnement de nouveaux groupes accuse les limites, précédemment mises en lumière, de notre documentation. En effet la presse vélocipédique, pourtant elle aussi dynamisée par la croissance du secteur, ne suffit plus à pallier les manques archivistiques et les lacunes des listes publiées car son réseau d'informateurs n'est pas assez dense pour rendre compte de la réalité de chaque région. Seule la lecture attentive des journaux locaux - il faudrait descendre au niveau des feuilles d'arrondissement ou de canton - permettrait, et encore, de détecter tous les groupements constitués. En conséquence, les chiffres avancés, même s'il le sont parfois à l'unité près, doivent être considérés plus comme des ordres de grandeur que comme des données infaillibles.

Est-ce une consolation ? Les contemporains - y compris ceux en contact direct avec le milieu vélocipédique - ont rencontré les mêmes difficultés d'appréciation. Ainsi, en 1896, l'*Omnium*, société d'encouragement au cyclisme et, en 1897-1898, le *Journal des Sports* s'adressent aux services préfectoraux dans le but d'obtenir l'état des sociétés vélocipédiques de chacun des départements français^{fn464}. La requête de l'*Omnium*, signée de son secrétaire Henri Desgrange, révèle cruellement le flou des évaluations :

“ L'Union vélocipédique de France avait recruté [...] environ 300 sociétés mais il en existe en France certainement beaucoup plus du double ”.

Malheureusement la plupart des copies des réponses fournies par les préfetures ne figurent plus dans les fonds d'archives^{fn465}. Ont subi le même sort les renseignements transmis au ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes qui, au printemps de 1899, demande aux préfets de lui transmettre la liste de toutes les sociétés autorisées afin de présenter à l'Exposition universelle de 1900 “ *un inventaire général et sommaire des institutions de la France* ”^{fn466}. Les informations requises portent sur l'intitulé de l'institution, son adresse, les objets qu'elle poursuit et la date de son arrêté d'autorisation. La consultation des “ *annuaires statistiques* ” et autres “ *almanachs* ” de départements ou de villes ne procure pas non plus d'enseignements très probants, soit que les sociétés cyclistes n'y sont pas répertoriées, soit que leur mise à jour laisse à désirer^{fn467}. En dépit de ces obstacles, les résultats obtenus n'en demeurent pas moins fiables, à commencer par ceux du rythme des créations.

Graphique 10. : Autorisations de sociétés (1888-1899).



Alors qu'en 1887, dix-neuf sociétés s'étaient soumises aux formalités légales, elles sont de l'ordre de la trentaine les deux années suivantes, puis de la soixantaine en 1890. La barre des 75 groupements déclarés est franchie en 1891 et, en 1892, ils sont presque 120. À cette phase d'irrésistible croissance au cours de laquelle les approbations de sociétés sextuplent en cinq ans, succède un temps de consolidation. Un léger reflux ramène d'abord le rythme annuel à hauteur de 90 créations entre 1893 et 1895 avant qu'une reprise conduise à retrouver les quatre années suivantes des effectifs autour de 110 associations.

Plus de mille groupements - 1009 précisément - obtiennent donc l'autorisation de fonctionner entre 1888 et 1899, mais ce total n'épuise pas l'ampleur du phénomène puisqu'il ne livre que les fondations officielles et, qui plus est, dans seulement 61 départements. Des recoupements avec les listes de 1891 et 1895 autorisent à évaluer de façon satisfaisante cette double sous-estimation. Premièrement, dans les 61 départements, le coefficient de proportionnalité entre les sociétés "sauvages" - celles qui ne remplissent pas les exigences administratives - et les associations légalement déclarées s'établit à 0,4 en 1891 (54 sociétés non-reconnues pour 136 déclarées) et à 0,35 en 1895 (161 sociétés non-reconnues pour 449 déclarées) ; d'où une fourchette des groupements créés - "sauvages" et officiels - variant entre 1350 et 1400. Quant à la part des 26 autres départements, elle correspond à 37% de celle des "61" dans la liste de 1891. La très forte croissance que connaît le département de la Seine aux début des années 1890 la porte à 55% en 1895. Il est de ce fait légitime d'appliquer un taux de 50% afin de compenser le non-enregistrement des sociétés des 26 départements et d'avancer pour l'ensemble de la France un total de créations d'associations cyclistes compris entre 1975 [1350 + (1350 x 0,5)] et 2100 [1400 + (1400 x 0,5)] au cours des douze années 1888-1899.

Cet essor remarquable par sa vigueur s'inscrit dans beaucoup de régions au premier rang de la croissance des disciplines sportives. Dans le Cher, pendant que se créent dix-sept véloci-clubs, n'apparaissent que sept sociétés de tir et quatre de gymnastique^{fn468}. Même suprématie en Corrèze : quatre associations cyclistes contre deux de tir^{fn469}. Par contre, en Meurthe-et-Moselle^{fn470} et en Seine-et-Marne^{fn471}, les fondations de groupements de tireurs supplantent celles des sociétés vélocipédiques (18 contre 8 et 41 contre 24), lesquelles toutefois surclassent les groupes gymniques (4 en Meurthe-et-Moselle et 10 en Seine-et-Marne). Par rapport à la période précédente dominée par la gymnastique, la transformation est radicale. Pour la première fois des sportifs remettent en cause la suprématie des gymnastes. Cependant là où les jeux traditionnels fleurissent, comme dans le Nord, ils restent dominants. Pour ne prendre qu'un exemple parmi de nombreux autres, à Croix, la vélocipédie n'a qu'une création à faire valoir entre 1888 et 1897, quand les boules en affichent dix, l'arbalète quatre ou la colombophilie sept^{fn472}.

En outre, si l'on met en regard la sociabilité non-sportive, les clubs cyclistes ne représentent que 3% des groupements créés dans le Gard^{fn473} et, au recensement de 1899, ils ne franchissent pas les 7% en Corrèze (4 sur 59 dont 16 sociétés musicales, 13 d'anciens élèves et 10 cercles)^{fn474}, ni même les 2% aussi bien en Pyrénées-Orientales^{fn475} (2 sur 141 dont 65 groupes musicaux) que dans les Landes (1 sur 59 dont 43 cercles)^{fn476}. Ce n'est donc qu'au sein du milieu sportif - tir exclu - que les années 1890 méritent le titre de décennie de la vélocipédie.

En termes d'effectif national et non plus de déclarations, les 261 sociétés qu'énumère L. Baudry de Saunier doivent être augmentées de 47 autres repérées par ailleurs pour déterminer le poids réel du cyclisme associatif au début de 1891. Les 308 unités ainsi recensées représentent un triplement du chiffre de 1887.

Quatre ans plus tard l'intensité soutenue des créations entre 1891 et 1895 se traduit par une véritable explosion du nombre des sociétés. Le total retenu, 1390, soit plus de quatre fois celui de 1891, cumule les 1064 qu'égrène l'annuaire de la vélocipédie, 217 connues grâce aux déclarations officielles et 109 autres, résultat de l'évaluation de la sous-estimation touchant dix départements totalement dépourvus de documents archivistiques pour la période^{fn477}. Ainsi la progression rapide du nombre de bicyclettes se retrouve-t-elle au niveau associatif et semble-t-il dans des proportions assez voisines jusqu'en 1895.

Qu'en est-il au-delà ? Avec les 430 déclarations enregistrées entre 1896 et 1899, et en reprenant les mêmes

bases de réévaluation que précédemment (cf. supra p. 135), le cumul des créations peut être estimé à 850. Doit-on en conclure alors qu'en 1899 fonctionnent en France plus de 2200 (1390 + 850) sociétés vélocipédiques ? Assurément non. Ce serait oublier leur pérennité réduite et négliger que le bouillonnement créatif s'accompagne d'un turn-over conséquent. Entre 1891 et 1895 il est à 20% - 51 des 261 sociétés de la liste de 1891 ont disparu en 1895 - et divers indices plaident en faveur d'un accroissement dans la seconde moitié des années 1890. Ainsi en Eure-et-Loir, 6 des 25 groupements, répertoriés en 1895 (14) ou nés au cours des quatre années suivantes (11), ne figurent plus dans l'annuaire départemental en 1899^{fn478}. Dans l'Oise la saignée dépasse les 50%. Le département ne conserve en juillet 1899 que 9 sociétés officialisées, lui qui en comptait 14 en 1895 et qui en voit 7 autres satisfaire aux obligations légales entre cette date et 1899^{fn479}. À Bordeaux, des 7 associations portées sur une liste préfectorale d'août 1892, 6 figurent sur le relevé de 1895 mais 2 seulement subsistent en 1899^{fn480}. Difficile de déterminer un taux de déperdition global. Pourtant, à l'aide d'autres recoupements, on peut avancer qu'en 1899, 30% des sociétés de 1895 ont cessé leurs activités, de même que 15% de celles qui ont vu le jour depuis lors. D'où un total estimé à 1678 groupements cyclistes, total qui indique un net ralentissement de la croissance du contingent associatif en fin de période et donc un décalage par rapport à la progression toujours soutenue du parc vélocipédique.

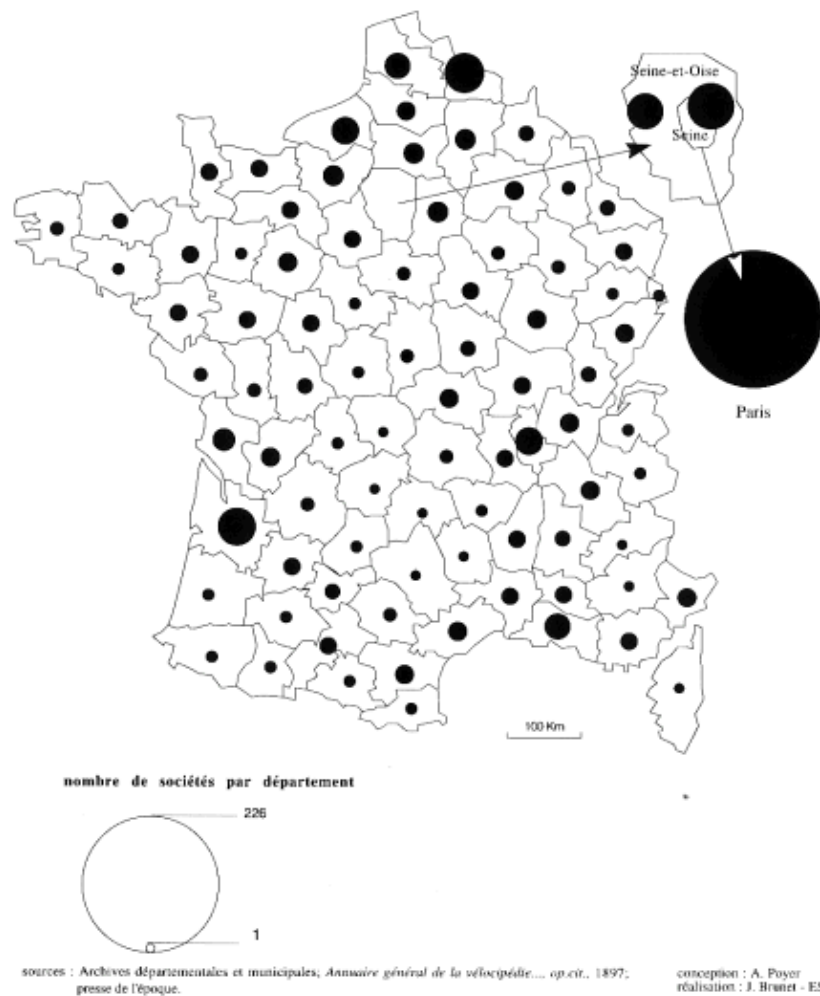
En dépit de la progression moindre du total des groupements dans l'ultime séquence, la période mérite bien l'appellation d' "âge d'or". L'effectif des sociétés ne s'est-il pas multiplié par seize en douze ans ? Malheureusement, les mêmes problèmes de sources ne permettent de saisir l'inévitable mutation de la distribution géographique de l'associationnisme cycliste qu'en 1891 et 1895.

Le triplement des sociétés par rapport à 1887 ne suffit pas à harmoniser l'occupation du territoire en 1891. Les 308 associations n'investissent pas l'Hexagone dans son entier. Des régions vides subsistent. (cf. carte 3.)

Carte 3. : Le premier essor du cyclisme associatif (1891).

Sources : Archives départementales et municipales, presse de l'époque, BAUDRY de SAUNIER L. : *Histoire générale...*, op. cit., pp. 301-309.

Carte 4. : L'explosion du cyclisme associatif (1895)



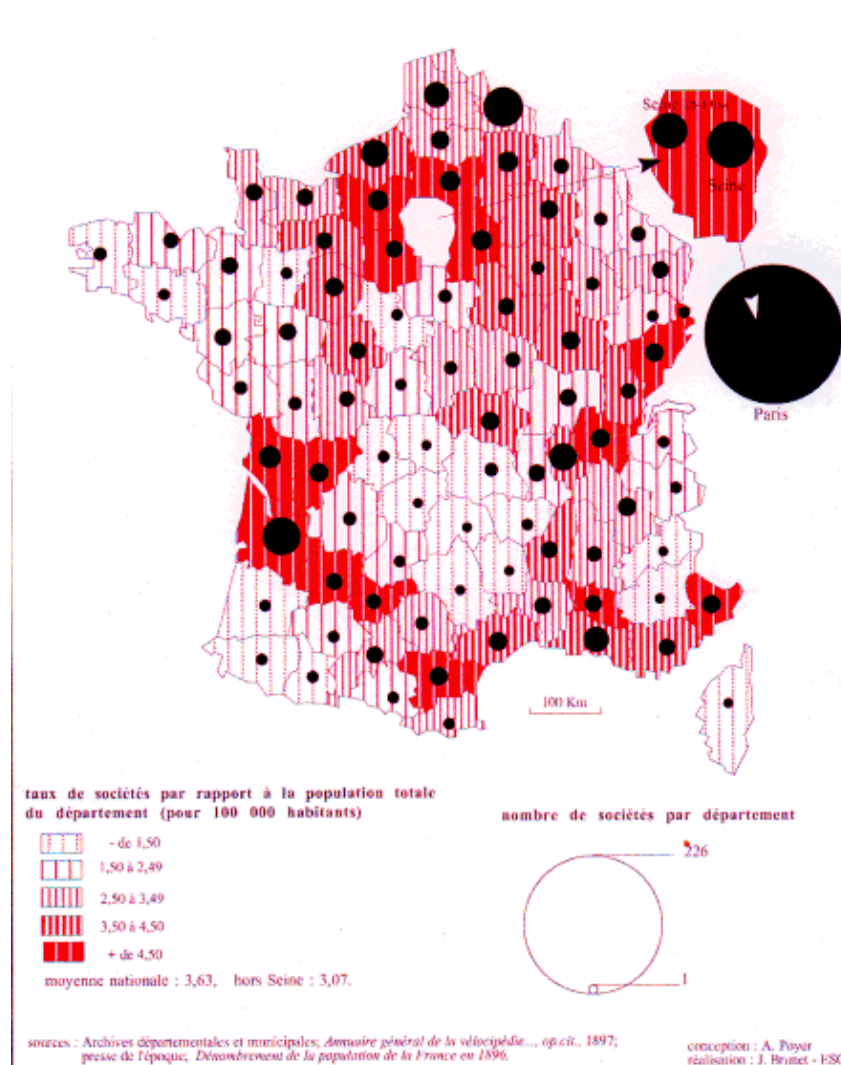
Neuf départements ne possèdent aucun club. Tous appartiennent à des zones à dominante rurale et la plupart aux régions montagneuses du Massif Central (Aveyron, Lozère, Haute-Loire, Creuse) et des Alpes (Hautes et Basses-Alpes). En fait, l'arc d'implantation plus prononcée qui en 1887 chemine de la Lorraine aux régions méditerranéennes via le nord, le centre-ouest et le sud-ouest a avancé par le sillon rhodanien jusqu'à devenir un cercle. Cet anneau de forte concentration associative délimite un centre peu densément pourvu, si l'on excepte une ligne courant du Loiret au Puy-de-Dôme et laisse à ses marges occidentales (Bretagne, Manche), méridionales (Pyrénées, Corse) et orientales (Alpes) d'autres aires au maillage distendu. Parmi les régions favorisées, le sud-ouest perd de sa superbe. Les seize départements compris entre la frontière espagnole et un axe Charente-inférieure-Aude ne progressent en effet que de 70 % par rapport à 1887, ce qui réduit leur part dans l'effectif français de plus d'un tiers à moins d'un cinquième. Pendant le même temps, treize autres départements situés sur ou au nord de la ligne Rouen-Paris-Nancy multiplient leur contingent par 3,5 et comprennent alors près de deux fois plus de sociétés que le sud-ouest. D'une répartition caractérisée par la présence de deux pôles de poids à peu près égal, l'Hexagone passe en 1891 à une situation déséquilibrée en faveur du nord du territoire. La Seine s'installe au premier rang avec 20 associations devant le Nord, 15, la Seine-Inférieure, 12, le Pas-de-Calais, 10 etc. Le Lot-et-Garonne et l'Aude ne pointent qu'en sixième position avec 8 clubs. L'axe rhodanien complété du littoral méditerranéen, de l'Hérault aux Alpes-Maritimes, talonne le sud-ouest grâce à un bon quadruplement de ses sociétés. Un chapelet de départements plus rebondi à l'ouest qu'à l'est assure la jonction entre ces trois entités.

En 1895, à la suite de la déferlante du début des années 1890, aucun département n'échappe à la vélocipédie associative, sans que soit remis en cause l'essentiel des grands traits de la répartition géographique (cf. carte 4).

L'espace central et la périphérie, tous deux nettement en retrait, progressent peu - seul le pourtour occidental (Bretagne, Manche) s'extrait des positions les moins enviables - et demeurent séparés par l'anneau des implantations nombreuses.

De même, à l'intérieur de la ceinture favorisée, le fléchissement du sud-ouest par rapport à la zone septentrionale continue. Ses seize départements ne groupent plus que 14% (19 en 1891, 36 en 1887) du total des sociétés françaises contre 42% (34 en 1891, 30 en 1887) aux treize départements du nord. Le sud-ouest est même dépassé par les 15 % de l'axe rhodanien additionné au littoral méditerranéen central et oriental. La confirmation du déclin du sud-ouest provient de la progression ralentie d'une majorité de ses départements ouverts très tôt à la vélocipédie et incapables de trouver un second souffle. Le Lot-et-Garonne, par exemple, ne double pas le nombre de ses sociétés entre 1891 et 1895. Le net essor enregistré dans le Tarn-et Garonne (2 à 11 sociétés) et surtout en Gironde (6 à 49 sociétés) tranche au milieu d'une telle atonie. De la même façon, l'envol de l'entité septentrionale ne s'applique pas à toutes ses composantes puisque la Marne, la Meuse, la Seine-Inférieure et la Somme triplent au mieux leurs effectifs.

Carte 5. : Société vélocipédiques et population en France (1895)



Ces observations générales énoncées, une question mérite maintenant d'être posée : l'hétérogénéité de la répartition spatiale des sociétés entre zones propices et zones répulsives ne serait-elle pas le simple reflet de

variations de poids démographique entre régions ? Pour y répondre s'impose le calcul d'un taux de sociabilité cycliste en comparant le nombre de groupements à la population. L'ampleur des effectifs associatifs de 1895 constitue une base suffisamment solide pour accéder à ce besoin avec crédibilité. Le taux utilisé, nombre de sociétés pour 100 000 habitants, s'établit pour l'ensemble de l'Hexagone à 3,6 mais mieux vaut privilégier celui de 3 obtenu en excluant la Seine dont l'importance démesurée fausse les rapports^{fn481}. C'est ainsi que dans l'échelle de répartition de la carte 5, le niveau médian fixé entre 2,5 et 3,5 encadre ce second taux.

Premier enseignement de la représentation géographique, la prise en considération de la population ne nivelle pas les situations et ne modifie pas sensiblement les conclusions apportées par la carte 4. La plupart des départements qui y apparaissent bien dotés présentent des taux de sociabilité élevés pendant que les zones défavorisées s'inscrivent le plus souvent en dessous de 2,5.

Pourtant certains départements pâtissent de l'insertion de la variable démographique. C'est d'abord le cas du Nord et du Pas-de-Calais qui, classés aux deuxième et septième rang pour le nombre de sociétés, n'intègrent plus que le niveau intermédiaire. De même à l'Ouest, des départements comme le Maine-et-Loire ou la Loire-Inférieure, assez bien pourvus, présentent un taux faible. Il est d'ailleurs à remarquer que la faiblesse périphérique gagne des positions à l'ouest mais aussi au nord-est avec la Haute-Saône, la Meuse et la Meurthe-et-Moselle. Cette dernière occurrence ajoutée à celles du Nord et du Pas-de-Calais minimisent l'impact de la vélocipédie associative dans les zones industrielles.

Au contraire, la puissance parisienne est assurée et elle s'étend à la Seine-et-Oise et à quatre de ses départements limitrophes ; ce bloc de très forts taux (+ de 4,5) étant lui-même bordé à l'ouest et à l'est par des régions fortement dotées (3,5 à 4,5). Mais l'exemple de Paris n'influe pas vers le sud où Loiret et Loir-et-Cher présentent des taux faible ou très faible. Dans la moitié sud, les taux élevés concernent trois ensembles : un premier allant des deux Charentes au Tarn-et-Garonne, un second qui de l'Aude aux Alpes-Maritimes, suit la côte méditerranéenne et un troisième qui mord sur la moitié nord puisqu'étiré du Vaucluse au Territoire-de-Belfort par l'Ardèche, le Rhône, l'Ain, le Jura et le Doubs. Tous trois enserrant un bastion central de onze départements plus particulièrement déshérités (Haute-Vienne, Dordogne, Creuse, Corrèze, Lot, Puy-de-Dôme, Cantal, Aveyron, Loire, Haute-Loire, Lozère).

En sus de la population, une seconde possibilité d'affinement du commentaire découle de la prise en compte du parc vélocipédique. Mais plutôt que de se baser sur un taux de sociétés pour 100 ou 1000 vélocipèdes, il apparaît plus utile de fixer dans un premier temps la densité de l'équipement, à savoir le nombre de vélocipèdes pour 1000 habitants. Les états annuels de perception de la taxe autorisent une ventilation départementale^{fn482}.

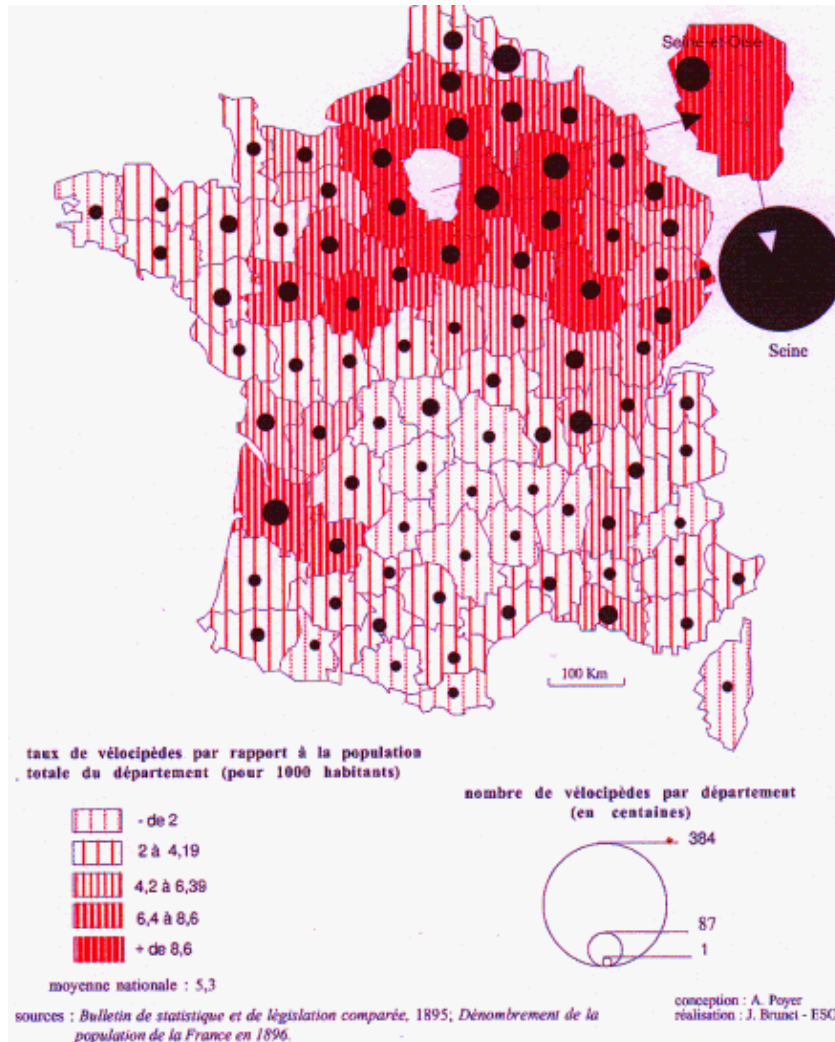
La moyenne nationale de 5,3 vélocipèdes pour 1000 habitants en 1894 cache un éventail largement ouvert de 0,1 (Corse) à 14,1 (Seine-et-Marne) et une répartition très déséquilibrée (cf. carte 6). La France du nord, nord-est, c'est-à-dire un Bassin parisien dilaté jusqu'à la frontière est, s'oppose à celle du centre, du sud et de l'ouest de part et d'autre d'une ligne brisée Caen-Angers-Genève.

	France du nord (Nb. de départements)	France du sud (Nb. de départements)
Taux très fort (+ de 8,6)	12	0
Taux fort (6,4 à 8,6)	12	2
Taux moyen (4,2 à 6,39)	8	6
Taux faible (2 à 4,19)	2	29
Taux très faible (- de 2)	0	16

Sources : Bulletin de statistique et de législation comparée, 1895 ;
Dénombrement de la population de la France en 1896.

Un équipement très satisfaisant caractérise les 34 départements au nord de la ligne Caen-Angers-Genève : aucun n'est affecté d'un taux très faible, 2 (Nord et Pas-de-Calais) présentent un taux faible mais 24 dépassent les 6,4 vélocipèdes pour 1000 habitants. À l'inverse la zone occidentale et méridionale renferme 45 des 47 départements des deux catégories inférieures mais aucun du groupe le plus favorisé. À l'évidence la bicyclette tarde à s'implanter dans la France du sud et particulièrement dans les nombreuses régions accidentées qui la couvrent.

Carte 6 . : Nombre de vélocipèdes et population en France (1894)



Le Massif Central, là où

“ les kilomètres sont plutôt de 1200 mètres, sinon davantage par rapport au terrain moyen ”

ftn483

fait figure de pôle de résistance. À Millau, “ profondément encaissé au milieu de hautes montagnes ”, la vélocipédie aux dires d'un pratiquant, n'est pas chose aisée :

“ Si nous voulons aller à Lodève, il faut commencer par grimper sur le Larzac [...] où nous conduit une côte de 12 km.. Si nous voulons aller à Séverac, c'est la même chose [...]. Si l'on va à Sainte-Affrique, on rencontre d'abord le mamelon de Ségonac ; pour ma part j'ai grimpé une fois en vélo, et je n'y suis pas encore revenu [...]. Je laisse de côté la route de Millau à

Rodez, par le pont de Salars, qui n'est pas autre chose qu'une interminable série de côtes si longues et si pénibles que la diligence de Millau à Rodez l'abandonne... ”

ftn484. Dans de telles conditions, l'usage du cycle perd beaucoup de son attrait.

Les chiffres de vélocipèdes que M. Martin répartit par arrondissement^{ftn485} lors de l'enquête qu'il mène pour le journal *Le Vélo* dans 28 départements méridionaux et centraux en 1897^{ftn486}, mettent bien en lumière l'écueil que constitue la montagne et son corollaire, l'isolement.

Prenons l'exemple de l'Hérault, du Gard et de l'Ardèche, trois départements aux territoires partagés entre une partie élevée (rebord du Massif Central) et une autre plus basse (plaine du Languedoc ou vallée du Rhône). Les arrondissements les plus marqués par l'altitude (Largentière en Ardèche, St-Pons dans l'Hérault, Alès et Le Vigan dans le Gard) y présentent des taux deux à trois fois inférieurs à ceux de leurs voisins moins montueux et plus propices aux communications. La même conclusion vaut pour la chaîne pyrénéenne et son piémont. En Ariège, l'arrondissement de Pamiers, dans les Hautes-Pyrénées, celui de Tarbes, dans les Pyrénées-Orientales, ceux de Céret et de Perpignan qui occupent les basses terres, supplantent les circonscriptions au relief accidenté. Dernier exemple, dans le Cantal, les arrondissements de Murat et de St-Flour, très enclavés, sont dépassés par ceux de Mauriac et d'Aurillac à la configuration moins ingrate et à la situation moins défavorable sur le flanc occidental du massif du Cantal.

Ce déterminisme topographique n'a toutefois pas valeur universelle : les massifs vosgiens et jurassiens n'ont-ils pas des taux d'équipement assez élevés qu'il faut sûrement lier à leur meilleure intégration à l'économie d'échanges. De même, dans le Calvados, si G. Désert évoque les accidents du relief pour justifier les faibles taux du bocage à l'ouest, il relève en contrepoint une situation bien meilleure de certaines zones du Pays d'Auge, elles aussi au paysage de fortes collines. Aussi retient-il au final, comme facteur primordial de différenciation la psychologie, le caractère routinier des habitants de l'ouest du Calvados

“ plus réservés à l'égard de toute innovation ”

car souvent moins aisés et les rattache-t-il

“ au monde de la France armoricaine ”

ftn487. Les habitants du centre de la France souffrent de la même apathie :

“ Chacun reste chez soi, engourdi, peu soucieux de ce qui se passe au dehors [...] sans se laisser émouvoir par rien [...], l'enthousiasme n'est pas la qualité dominante [...]. C'est une torpeur qu'il faut secouer à tout prix

”^{ftn488}. Sans bien sûr dénier toute influence au relief, l'opposition relevée entre les deux France du vélocipède repose surtout sur un isolement plus ou moins accentué, des aptitudes économiques contrastées et partant des attitudes mentales divergentes vis à vis de la modernité. Les habitants des zones riches, ouvertes aux relations s'équipent en bicyclette, ceux des régions pauvres, enclavées, rechignent à l'acquisition du nouvel engin.

Quant à l'idée séduisante qui consisterait à lier densité associative cycliste et sensibilité politique, elle tourne court rapidement. Tout d'abord l'entreprise demanderait une cartographie très fine des positionnements électoraux^{ftn489}. De plus que penser des comportements de la Bretagne, fief conservateur, et du centre de la France, bien plus républicain, qui tous deux présentent un faible taux de véloci-clubs. En fait, bien que le républicanisme domine, peu d'associations vélocipédiques ont une orientation politique très tranchée^{ftn490}. Avant tout soucieuses de leur développement, elles évitent que n'interfèrent des considérations idéologiques.

Reste à confronter la géographie du parc vélocipédique avec la diffusion du cyclisme associatif, autrement dit à mettre en parallèle les cartes 4 et 5. Le rapprochement dévoile qu'à une catégorie donnée d'équipement (très faible, faible, moyen, fort, très fort) ne correspond pas nécessairement la même catégorie de sociabilité. Toutefois si les distorsions avec 48 occurrences - dans 19 départements, surtout septentrionaux, l'équipement l'emporte sur la sociabilité, dans 29 autres, plus méridionaux, l'inverse est vrai^{fn491} - dépassent les concordances (39 occurrences), 31 fois le différentiel est faible car cantonné à deux catégories voisines. La concordance l'emporte donc. Les 17 discordances accentuées - écart de 2 voire de 3 catégories comme en Ardèche où le taux d'équipement très faible cohabite avec un taux de sociabilité très fort ou dans le Loir-et-Cher affecté d'un taux d'équipement fort et d'un taux de sociabilité très faible - se partagent entre 12 favorables à la sociabilité et 5 bénéfiques à l'équipement^{fn492}. Dans le premier cas, tous les départements appartiennent à la France du nord, dans le second aucun. En conséquence, au nord, les forts taux d'équipement n'ont pas toujours leur traduction associative. Le Loiret et le Loir-et-Cher en fournissent les exemples les plus probants devant la Meuse, la Meurthe-et-Moselle et le Maine-et-Loire. À l'opposé le dynamisme associatif méridional n'a pas toujours besoin de s'appuyer sur un taux de vélocipèdes élevé pour s'exprimer, comme l'illustre le littoral méditerranéen et ses abords avec 6 départements dans cette situation : Alpes-Maritimes, Var, Vaucluse, Hérault, Aude et Pyrénées-Orientales. Faut-il y voir le prolongement dans le cyclisme du fort développement de la sociabilité organisée caractéristique du midi provençal et languedocien ? Probablement, mais gardons à l'esprit que le Maine-et-Loire fortement pourvu de cercles et de sociétés ne présente qu'une sociabilité cycliste réduite^{fn493}. Cette dernière semble ainsi parfois calquer son extension sur celle de l'ensemble de la sociabilité organisée d'une région et parfois s'en démarquer. Comme si ici l'ancienneté et la densité des liens sociaux institutionnalisés favorisaient le groupement autour du nouvel objet^{fn494} et que là elles jouaient le rôle de repoussoir par manque de disponibilité ou d'ouverture d'esprit des hommes. Seul un large panel d'études locales fouillées s'appuyant sur l'origine, le dynamisme et le type d'associations permettrait de statuer sur les influences positives ou négatives pour le cyclisme.

Après avoir identifié au travers de la répartition zonale d'importantes disparités parmi les départements français, il convient maintenant de polariser l'investigation sur les localités.

L'essor associatif, en même temps qu'il renforce les lieux d'implantation préexistants (1,3 sociétés par localité dotée en 1891, 1,6 en 1895) entraîne la conquête de nouveaux centres (239 en 1891, 778 en 1895) et donc un progrès de la diffusion intra-départementale.

Nb. de localités du département dotées d'1 société ou plus	1891		1895	
	Nb. de dpts	%	Nb. de dpts	%
1	15	19,2	4	4,6
2	27	34,6	4	4,6
3-4	19	24,4	15	17,3
5 à 9	16	20,5	37	42,5
10 et plus	1	1,3	27	31
Total	78	100	87	100

Sources : Arch. dép. et mun. ; presse de l'époque ; BAUDRY de SAUNIER L. : *Histoire générale...*, op. cit., pp. 301-309 ; THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1897

Les six départements qui en 1887 comprenaient chacun au moins trois communes gagnées à la vélocipédie associative, deviennent 36 en 1891 et 79 en 1895, parmi lesquels 64 atteignent même les cinq localités et 27 les dix. L'exemple unique du Lot-et-Garonne en 1887 d'un maillage assez serré de sociétés, en s'étendant à une majorité de départements, favorise la conquête de l'espace rural.

Classe de population	1887		1891		1895	
	Nb. de soc.	%	Nb. de soc.	%	Nb. de soc.	%
< 3000 h.	5	5,1	32	10,4	313	24,4
3 à 5000 h.	5	5,1	38	12,3	169	13,2
5 à 10 000 h.	12	12,4	48	15,6	168	13,1
10 à 20 000 h.	22	22,7	65	21,1	150	11,7
20 à 50 000 h.	28	28,9	49	15,9	103	8
50 000 h. et plus	19	19,6	57	18,5	166	13
Aggl. parisienne	6	6,2	19	6,2	212	16,6
Total	97	100	308	100	1281	100

Sources : idem tableau 18. et DUPEUX G. : *Atlas historique...*, op. cit.

La campagne connaît une progression spectaculaire. De 1887 avec 5 sociétés, à 1895 avec 313, elle multiplie son contingent par plus de soixante et sa part dans l'effectif français par cinq. Ce rattrapage concerne particulièrement les localités de moins de 1000 habitants. De 1891 à 1895 elles passent de 2 à 65 sociétés, soit de 6 à 21 % du corps rural^{fn496}. Le processus s'amplifie entre 1896 et 1899. 46 % des associations créées le sont à la campagne et parmi elles un tiers naissent dans les localités de moins de 1000 habitants^{fn497}.

Parallèlement, le parc vélocipédique de la campagne croît sensiblement plus vite que celui des villes. En Mayenne, il augmente de 105 % entre 1893 et 1896 (1,9 à 3,9 vélocipèdes pour 1000 habitants) pendant que le taux urbain ne gagne que 40 % (7,6 à 11 vélocipèdes pour 1000 habitants)^{fn498}. Et même, la commune audioise de Luc-sur-Orbieu

“ ne compte pas moins de 22 bicyclettes pour moins de 1000 habitants ”

à la création de sa société le *Tchimboul* en 1898^{fn499}. À Pusignan (1068 h.), alors en Isère, le nombre de cyclistes est suffisamment élevé pour que se créent à cinq jours d'intervalle en août 1898, l'*Avenir-cycle* puis le *Vélo-club*^{fn500}.

L'irrigation en profondeur de l'Hexagone par le cyclisme associatif rural est spatialement déséquilibrée. Elle touche en premier chef une bande presque continue de seize départements reliant le Nord au Lot-et-Garonne par la Somme, la Seine-Inférieure, l'Oise, la Seine-et-Marne, la Seine-et-Oise, l'Eure, l'Eure-et-Loir, la Sarthe, l'Indre-et-Loire, le Maine-et-Loire, la Loire-Inférieure, les deux Charentes et la Gironde. Ils réunissent chacun plus de cinq sociétés campagnardes et au total, la moitié des 312 associations. La Bretagne, le sud, le centre et l'est de la France sont beaucoup moins investis et ne présentent que quatre départements aussi fortement dotés : l'Yonne, la Côte-d'Or, le Doubs et l'Ain.

Partout, l'entrée en vélocipédie de la campagne débute par les chefs-lieux de cantons.

Statut administratif	1887		1891		1895	
	Nb. de soc.	%	Nb. de soc.	%	Nb. de soc.	%
Simple commune	1	1	12	3,9	140	10,9
Chef-lieu de canton	12	12,4	75	24,4	407	31,8
Chef-lieu d'arrt	26	26,8	94	30,5	292	22,8
Chef-lieu de dpt	53	54,6	111	36	273	21,3
Paris	5	5,2	16	5,2	169	13,2

Total	97	100	308	100	1281	100
--------------	----	------------	-----	------------	------	------------

Sources : idem tableau 17. et dénombrement de la population de la France en 1896.

L'extension du cyclisme associatif continue ainsi à se conformer à la hiérarchie administrative, souvent en même temps démographique. Après avoir investi les préfectures, il prospère dans les sous-préfectures puis atteint les centres cantonaux^{fn501}. En 1895, ces derniers avec 407 sociétés dépassent les chefs-lieux d'arrondissement (292 associations) et menacent ceux du département (442 associations, Paris compris), alors que huit ans auparavant le rapport était inversé dans le premier cas (12 associations contre 26) et de 1 à 5 dans le second (12 associations contre 58). Ce rayonnement de l'idée associative vers les cantons se fait parfois à l'initiative des groupes déjà constitués aux chefs-lieux de départements qui imaginent la création d'antennes cantonales dépendant de la société-mère. Ainsi les Manceaux de l'*Union vélocipédique de la Sarthe* rêvent que, sous leur bannière, viennent se

“ grouper tous les amateurs de vélocipédie

” du département et que se forme “ *dans chaque canton, une société* ”^{fn502}. Les Briochins du *Véloce-club des Côtes-du-Nord* désirent fonder et diriger une “ *fédération puissante* ”^{fn503}. Mais là où ils pensaient pouvoir contrôler le dispositif, très rapidement, les promoteurs constatent que les cyclistes des cantons aspirent à l'indépendance. Et pendant que certaines sociétés à vocation départementale conservent leur titre vide de sens, d'autres ratifient leur échec par un changement d'appellation : le *Vélo-sport du Finistère* se mue en *Vélo-sport quimpérois*, le *Véloce-club d'Eure-et-Loir* en *Club des cyclistes de Chartres* et le *Véloce-club des Côtes-du-Nord* devient la *Société vélocipédique de St-Brieuc*.

Le même militantisme teinté d'un dirigisme intéressé guide aussi certaines sociétés d'arrondissement quand elles instituent des structures adaptées à l'accueil des cyclistes des cantons de la circonscription. Le *Vélo-sport argentanais* fait une place dans son bureau à un assesseur par canton disposant d'au moins cinq membres actifs^{fn504}. L'*Union vélocipédique de l'arrondissement de Melle*^{fn505} ou encore le *Véloce-club sarladais*^{fn506} précisent le rôle de ce représentant. Le chef de section (Melle) ou le chef de groupe (Sarlat) sert de lien avec l'instance dirigeante située à la sous-préfecture. Il peut, à condition d'obtenir l'aval du bureau, réunir une assemblée locale et diriger des excursions extraordinaires propres à sa subdivision. Cette organisation utile au démarrage de petits groupements cantonaux périclité dans les circonscriptions vélophiles par autonomisation des anciennes sections. Dans l'arrondissement de Melle, trois sociétés voient le jour à La Mothe-St-Héray, Brioux et Chef-Boutonne, dans celui de Sarlat, quatre des neuf cantons (Le Bugue, Belvès, Montignac et Terrasson) se dotent d'un groupe indépendant. La proportion est enviable et prouve l'efficacité du système, si l'on compare avec le reste du département de la Dordogne où ne se créent que quatre sociétés pour trente-trois cantons.

Cependant l'aspiration associative se diffuse majoritairement non par interventionnisme de groupes antérieurs mais par mimétisme, par imitation d'une localité proche. L'esprit de clocher n'est pas loin lorsque l'*Écho honfleurais* encourage à la fondation d'une société. En effet, s'il met en avant le renforcement de “ l'utilité aujourd'hui reconnue publique de la pédale ”, l'animation de la cité par l'organisation de fêtes, il insiste surtout sur la nécessité de ne pas rester “ en arrière sur des cités plus modestes ”^{fn507}.

Dans un premier temps, des effectifs trop limités peuvent conduire à l'association de deux cantons - en Vendée se constitue en 1892 l'*Union vélocipédique de Ste-Hermine et Chantonay*^{fn508}, deux localités distantes de 16 kilomètres- ou à l'adoption d'un dispositif prévoyant des sections communales. C'est le cas par exemple à St-Nicolas-du-Port en Meurthe-et-Moselle - le chef-lieu s'associe à trois communes proches dans lesquelles fonctionnent des sous-comités influents^{fn509} - ou à l'*Union vélocipédique du canton de Lugny* en Saône-et-Loire dont les 24 membres en 1895 proviennent de huit localités différentes^{fn510}. D'ailleurs sans que soient obligatoirement formalisés des groupements communaux, l'aire de recrutement des sociétés cantonales s'étend sur les environs. Quelques exemples : 14 des 43 membres actifs du *Cycle de Bonneval* habitent neuf localités proches^{fn511}, au *Cadillac-cycle* ils sont 20 sur 53 à se répartir entre onze communes voisines^{fn512}, à Langeais, les adhérents extérieurs (27 en douze localités) dépassent même ceux du

chef-lieu^{fn513}, etc. Pour autant, cette évolution ne se traduit pas par l'accroissement de la catégorie des membres correspondants, bien au contraire. Encore présents dans un quart des statuts de la fin des années 1880, ils ne le sont plus que dans un cinquième entre 1892 et 1895 et dans un dixième entre 1896 et 1899^{fn514}. De plus en plus, l'adhérent extérieur à la localité-siège prend le titre de membre actif ou honoraire suivant le degré d'implication qu'il souhaite donner à son engagement.

Les cyclistes domiciliés dans les communes ne s'intègrent pas seulement à la vague associative par l'agrégation à une société cantonale, ils fondent aussi leurs propres groupements. Ce type de démarche débute véritablement entre 1891 et 1895. En quatre ans, les groupes communaux décuplent en nombre et leur part dans l'effectif local croît de 3,9 à 10,9 %. La progression se poursuit au-delà de 1895 avec plus du quart des associations déclarées entre 1896 et 1899^{fn515}. Parfois les nouvelles structures résultent d'un accord entre cyclistes de deux localités proches - naissent ainsi en Seine-et-Oise le *Cercle vélocipédique d'Ermont-Eaubonne* ou l'*Union vélocipédique de Viarmes-Asnières* -, plus souvent elles sont unipolaires, ce qui n'empêche pas leurs initiateurs d'escompter le renfort des vélocipédistes des environs. Toujours en Seine-et-Oise, se constitue la *Pédale baladeuse de Groslay et des environs*. Dans le Doubs, les 24 adhérents du *Club vélocipédique de Mandeure* se répartissent entre huit localités^{fn516}. Pour d'autres l'apport des alentours n'est pas toujours crucial puisqu'un certain nombre de simples communes, au plan administratif, appartiennent à un ensemble urbain ; elles s'incorporent à la périphérie d'une agglomération et leurs sociétés bénéficient ainsi de l'effet d'entraînement donné par la grande ville proche. En effet avec 88 % des sociétés en 1891, encore 75 % en 1895, les centres urbains, même s'ils sont de plus en plus concurrencés par les campagnes, dominent toujours au sein du cyclisme associatif.

Des divergences sensibles affectent l'évolution des trois types de villes (cf. tableau 19). Pendant que les grandes (plus de 50 000 habitants) multiplient leur effectif par 15 et les petites (3 à 10 000 habitants) par 20, les centres de moyenne importance (10 à 50 000 habitants) ne font que le quintupler et eux qui en 1887 groupaient plus de la moitié des sociétés françaises (51,6 %) déclinent à moins de 20 % en 1895. En conséquence, les différences dans l'encadrement associatif entre les diverses catégories de villes s'atténuent fortement.

Classe de population	Population totale	Nb. de soc.	Nb. moyen d'h. pour 1 soc.
3000 à 5000 h.	1 257 963	169	7444
5000 à 10 000 h.	1 286 672	168	7659
10 000 à 20 000 h.	1 366 190	150	9108
20 000 à 50 000 h.	1 290 128	103	12 526
50 000 à 100 000 h.	949 693	61	15 569
100 000 h. et plus	1 770 376	105	16 861
Agglom. Parisienne	2 984 097	212	14 076
<i>Ensemble des villes</i>	<i>10 905 119</i>	<i>968</i>	<i>11 266</i>

Sources : Arch. dép. et mun. ; presse de l'époque ; THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1897 ; DUPEUX G. : *Atlas historique...*, op. cit.

Les petites villes (1 société pour 7500 habitants) grâce à une présence associative dans la majorité d'entre elles^{fn517}, contre seulement 3 % en 1887, supplantent maintenant les villes moyennes (1 société pour 10 000 habitants). Pendant le même temps, l'écart de 1 à 9 qu'avaient creusé ces dernières avec l'agglomération parisienne s'est réduit à un avantage de 40 % (1 société pour 14 000 habitants). Le recul ne procède pas d'une faible extension du nombre de lieux d'implantation - 95 % des centres intermédiaires sont pourvus, ils n'étaient que 35 % en 1887 - mais de leur densification ralentie. La majorité des villes moyennes ne dispose que d'une ou deux associations alors que les cités importantes, agglomération parisienne exclue, sont passées en moyenne à six ou sept. Est-ce le résultat de fluctuations divergentes du parc vélocipédique qui

favoriseraient les grandes villes ? Les statistiques publiées par le ministère des finances ne livrant que le total par département, nous ne disposons comme sources disponibles que des chiffres fournis par M. Martin pour le centre et le sud-ouest^{ftn518}.

Classe de population	3 à 10 000 h	10 à 50 000 h	50 000 h et plus	Total
Population totale	29 392	321 899	633 104	984 395
Nb. de vélocipèdes	318	3691	4728	8737
Taux de vélocipèdes pour 1000 h	10,8	11,4	7,5	8,9

Sources : MARTIN M. : *Grande enquête...*, op. cit. et Dénombrement de la population de la France en 1896.

Nota : Le tableau regroupe les données de 23 villes, ainsi réparties par ordre croissant de population :

Loin d'être servies par un taux d'équipement élevé, les grandes villes pointent au dernier rang. Le handicap n'est toutefois qu'apparent ; M. Martin explique en effet que

“ dans ces villes-là, le fisc est proportionnellement plus lésé ”

ftn519

et d'avancer 50 % de non-déclarations à Limoges, 65 à Montpellier et même plus de 70 à Toulouse. De ce fait, la densité du parc vélocipédique diffère peu d'une catégorie de ville à une autre et les variations de l'encadrement associatif urbain ne lui sont pas imputables. L'essor - c'est en fait un rattrapage - qui favorise les grandes villes, résulte en réalité de la mise à profit de leur population élevée, de leur territoire étendu, avantages jusque là peu potentialisés et qui, grâce à la marche en avant de la bicyclette, rendent possible la fondation de sociétés attachées à un quartier, à un groupe social. La lecture de la liste des sociétés parisiennes en 1895 est édifiante sur ce point : le *Club cycliste de Vaugirard* y voisine avec celui de la Goutte d'Or, le *Club vélocipédique de Montmartre* avec ceux de l'Arsenal ou des Buttes-Chaumont, la *Pédale de Bercy* côtoie celles de la Cité, du rond-point du XIXème, du XVIème, des Unions vélocipédiques sont présentes à la Bastille, à Montrouge, aux Champs-Élysées, dans les VIème, VIIème, XIème, XVème et XXème etc.

Carte 7. : Les sociétés vélocipédiques parisiennes par arrondissement en 1895.

Sources: THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1897

et dénombrement de la population de la France en 1896.

Les clubs investissent tous les arrondissements et s'installent jusqu'aux confins du territoire de la capitale, avec des conséquences sur leur recrutement géographique. En 1892, les sociétés anciennement créées comme le *Sport vélocipédique parisien*, la *Société vélocipédique métropolitaine* ou la *Société d'encouragement pour le développement de la vélocipédie en France*, née plus tardivement mais d'une dissidence au sein du *S.V.P.*, ont conservé une structure héritée des débuts de la vélocipédie avec des membres dans respectivement 13, 14 et 17 arrondissements. Les groupements plus récents : *Cyclistes des Buttes-Chaumont*, *Guidon vélocipédique parisien*, *Excursionnistes parisiens*, *Union vélocipédique du XVème*, *Véloce-club de Passy*, *Véloce-club de la rive gauche*, *Vélo-club parisien* ne sont représentés que dans au maximum sept arrondissements parmi lesquels celui du siège social domine fortement^{ftn520}. L'aire de recrutement des sociétés des grandes villes

tend donc à diminuer, à se concentrer sur un espace restreint. À Lyon,

où “ des sociétés ont été installées dans toute la ville ”

fn521 - en 1895, elles sont 25 - la situation évolue de la même façon. De la presqu'île où elle se cantonnait la géographie associative s'étend vers Vaise, la Guillotière, les Brotteaux, la Croix rousse et jusqu'à Monplaisir au sud-est. Après que les premiers clubs lillois (*Véloce-club* de 1887, *Sport vélocipédique* de 1888) se sont groupés autour de la Grand'place, leurs successeurs investissent les zones excentrées - anciennes communes annexées au milieu du XIX^{ème} siècle - de Fives ou Wazemmes. À Toulouse, jusqu'en 1892, les sociétés se localisent dans un rayon de 500 mètres autour de la place du Capitole, après 1895, quatre conservent cette implantation mais sept autres la désertent, principalement pour les quartiers sud (St-Michel, St-Roch) ou pour St-Cyprien, à l'ouest de la Garonne, sans pour cela déborder les limites de l'octroi. Ailleurs, comme à Marseille, Rouen, Nantes, Le Havre, toutes villes de plus de 100 000 habitants, les quartiers expriment moins leur spécificité par la création d'une société. Quant aux trois piliers de la période pionnière, Grenoble est étrangère au mouvement, Angers y participe petitement - création en 1895 du *Vélo Doutr angevin*, du nom du quartier populaire situé sur la rive droite de la Maine -, Bordeaux s'y inscrit pleinement et la diffusion y gagne même la banlieue.

En 1892, la ligne des boulevards de la cité girondine est traversée vers le Bouscat, puis l'extension atteint Bègles, Villenave-d'Ornon et Lormont en 1894, Caudéran en 1896 où en deux ans quatre clubs se constituent. Une telle propagation élargie aux zones suburbaines se retrouve en région parisienne où de trois en 1891, le nombre de localités de l'agglomération dotées d'une société s'élève à trente-et-un en 1895, soit trois sur quatre (42 localités dans l'agglomération)fn522. La vélocipédie associative lyonnaise s'avance aussi en banlieue. Dès 1890 à Oullins, puis à Villeurbanne en 1893 - trois autres groupements suivront en 1897 et 1898 - et à Tassin en 1895.

Au terme de cette étude locale de la sociabilité cycliste, l'investissement de nouveaux lieux, qu'ils soient urbains ou ruraux, invite à examiner leur répartition intra-départementale. En 1887, l'implantation lacunaire rendait l'analyse superflue ; à partir de 1891 l'essor et la complexification du processus la justifient. L'objectif n'est pas d'entreprendre une énumération vite fastidieuse des 87 départements français mais d'illustrer et d'expliquer à l'aide d'exemples les principaux modes d'occupation d'un territoire départemental.

L'amplification du phénomène associatif ne touche que modérément certaines zones. Avec un ou deux lieux d'implantation quelques départements présentent encore un réseau très lâche et nécessairement dissymétrique - de larges parties du territoire restent vierges - ; avec trois, quatre ou cinq localités dotées le maillage se resserre un peu et s'équilibre grâce à la conquête des sous-préfectures à la suite du chef-lieu de départementfn523. Globalement correspondent à ces deux situations les régions défavorisées du bastion central et de la périphérie. Dans la Creuse, la faible importance des villes, liée à l'enclavement,

“ rend difficile une cohésion pratique de bonnes volontés au milieu des mille et mille petits potins locaux ”

fn524

Résultat : un *Véloce-club de Bourganeuf* naît en 1894, puis, l'année suivante, une *Union vélocipédique aubussonnaise* sans qu'à Guéret, la préfecture, puisse se constituer une association (Cf. carte 8). La condition du Loiret est plus enviable mais en 1895, aux créations à Orléans (1886) et dans les trois chefs-lieux d'arrondissements : Pithiviers et Gien en 1890 puis Montargis en 1892, n'est venue s'ajouter que celle du

Club vélocipédique de Briare en 1892. Le réseau ne s'étoffe qu'en 1897 et en devient plus déséquilibré avec des implantations surtout en bord de Loire (Cf. carte 9). Ces répartitions hétérogènes accompagnent d'ailleurs majoritairement la densification des points de création, conséquence de l'entrée en lice des chefs-lieux de canton et des simples communes.

Pourtant un bon nombre de départements parmi ceux à la campagne particulièrement investie - bande allant du Nord au Lot-et-Garonne -, comme l'Oise, la Seine-et-Marne, l'Eure, le Maine-et-Loire, l'Indre-et-Loire ou la Charente-Inférieure, évitent ce schéma disparate. Étrangers aux handicaps de la pauvreté, de l'enclavement et d'une topographie accidentée, ils connaissent un développement harmonieux. Dans l'Eure, les 18 localités dotées se répartissent régulièrement et les cinq qui s'ajoutent avant 1899 comblent certains petits vides (Cf. carte 10). Hors de cette zone, M. Martin considère qu'en Allier le cyclisme est

“ uniformément répandu sur l'ensemble du territoire [...] grâce à l'appui précieux qu'a apporté la presse moulinoise, notamment nos confrères le *Messenger-mémorial* de l'Allier et le *Courrier* de l'Allier qui s'en occupent beaucoup ”

fn525

Le constat est exact - exception faite de la partie est - mais l'explication partielle, M. Martin ne soulignant pas l'avantage que confère à l'Allier la présence de trois villes moyennes : Vichy, Moulins et Montluçon respectivement placées au sud-est, au nord-est et à l'ouest du département. Vichy, la moins peuplée mais favorisée par son statut de ville thermale, se dote la première, dès 1889, afin d'organiser

“ des courses [...] lorsque de nombreux étrangers peupleront la cité ”

fn526. Montluçon suit un an après, Moulins en 1891. Une diffusion plus large s'effectue ensuite à partir des trois centres (cf. carte 11). La Marne, avec Reims, Châlons et Épernay connaît une situation analogue.

Le Calvados ou la Sarthe, aux confins occidentaux moins densément pourvus, pour des raisons de mentalité plus que de topographie ou de pauvreté^{fn527}, peuvent servir de transition avec les départements où les implantations nombreuses se conjuguent avec l'hétérogénéité.

Dans ces zones, le réseau de la sociabilité cycliste, comme le maillage urbain dont il dépend, se conforme aux conditions naturelles contrastées et s'installe dans les zones de communication aisée. En Seine-Inférieure, le plateau cauchois est moins bien pourvu que la vallée de la Seine ou le littoral, dans le Pas-de-Calais, les collines de l'Artois forment un pôle répulsif. Dans le Gard, l'Hérault, l'Aude, (cf. carte 12) la plaine languedocienne apparaît comme un cordon favorisé par rapport à l'arrière-pays montagneux. Un sillon de forte implantation - vallées du Rhône et de la Saône - marque les territoires de la Drôme, de l'Ardèche, du Rhône et de la Saône-et-Loire. Et même en Gironde, les axes Gironde-Garonne et Dordogne se dessinent clairement au travers du réseau associatif.

La lecture du maillage de l'Isère révèle diverses influences : celle du relief bien sûr - les deux-tiers sud du territoire ne peuvent compter que sur la vallée de l'Isère (Pontcharra, St-Marcellin et Grenoble) et la plaine de Bièvre (Beaurepaire, Grand-Lemps...) - mais aussi l'élan donné au centre-est par les championnats de la Fédération du Haut-Rhône (Les Avenières, La Tour-du-Pin, Les Abrets) et encore l'exemplarité lyonnaise décelable à l'extrême nord (St-Symphorien-d'Ozon, Pusignan, Pont-de-Chéruy).

Comme pour Lyon, l'impact de Paris déborde également sur le département voisin, la Seine-et-Oise en l'occurrence, où un anneau de 10 kilomètres de large autour de la Seine concentre les trois-quarts des lieux d'implantation (32 sur 41).

L'hétérogénéité du Doubs combine les effets de la topographie (vallée du Doubs enserrée de montagnes) à ceux de la présence dans sa partie nord des usines Peugeot spécialisées dans la fabrication de bicyclettes (Cf. carte 13). " Valentigney qui compte 2965 habitants est la ville de France où les vélocipédistes sont les plus nombreux par rapport aux habitants " [fn528](#), d'où dans ses environs plus de la moitié des 19 implantations doubitistes enregistrées entre 1888 et 1899. De même, dans la Loire, domine l'axe industriel centré sur St-Étienne, autre cité de construction de cycles, et qui va de Rive-de-Gier à Firminy.

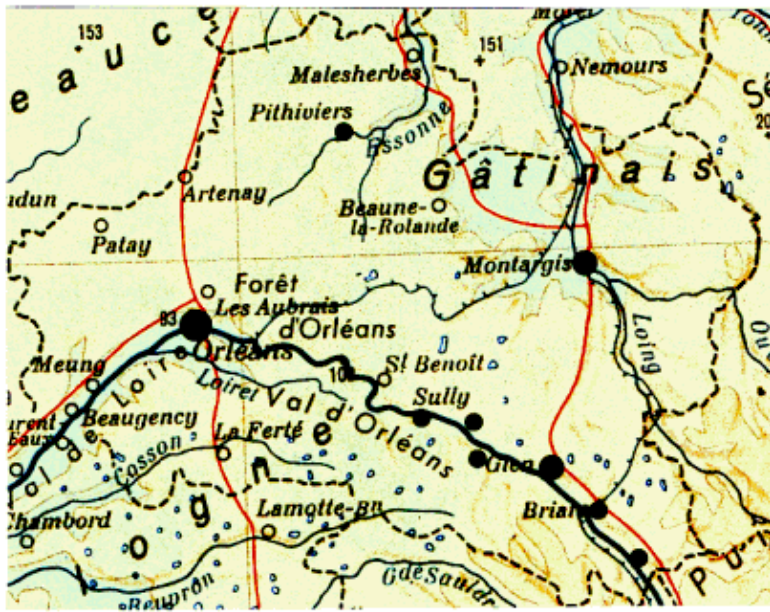
Toutefois, l'industrialisation ne va pas toujours de pair avec une forte sociabilité cycliste.

Carte 8 : Le réseau associatif cycliste de la Creuse (1888-1899)



Carte 9 : Le réseau associatif cycliste du Loiret (1888-1899)

Le réseau associatif cycliste du Loiret (1888-1899).



- 1 société.
- 2 sociétés.
- 3 sociétés et plus.

Échelle



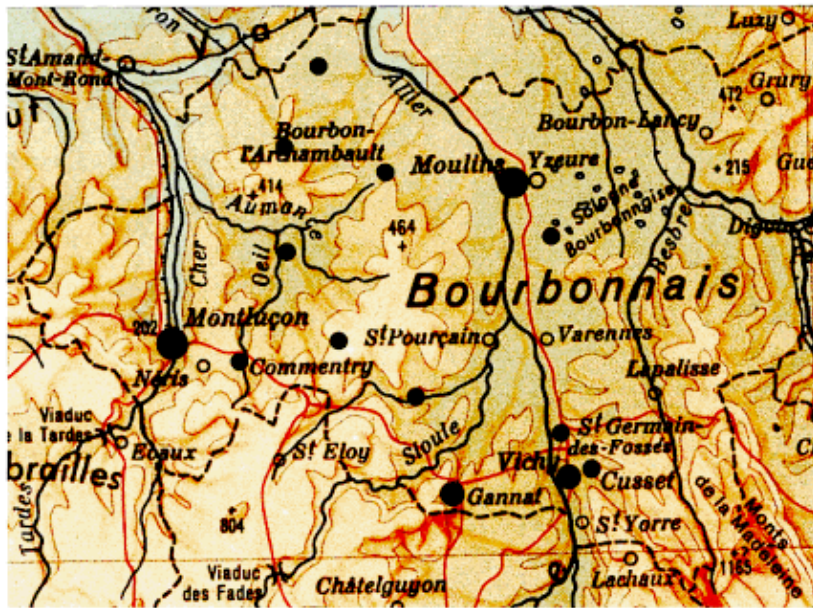
Carte 10 : Le réseau associatif cycliste de l'Eure (1888-1899)

Le réseau associatif cycliste de l'Eure (1888-1899).



Carte 11 : Le réseau associatif cycliste de l'Allier (1888-1899)

Le réseau associatif cycliste de l'Allier (1888-1899).



- 1 société.
- 2 sociétés.
- 3 sociétés et plus.

Échelle



CARTE12

Carte 13 : Le réseau associatif cycliste du Doubs (1888-1899)

Le réseau associatif cycliste du Doubs (1888-1899).



- 1 société.
- 2 sociétés.
- 3 sociétés et plus.

Échelle



À la bonne implantation qui caractérise le secteur Le Creusot-Montchanin-Montceau-les-Mines (en Saône-et-Loire) répond la faible conquête des pays noirs du Pas-de-Calais et du Nord et le total désert du bassin métallurgique de Longwy-Briey en Meurthe-et-Moselle. Un autre facteur de différenciation directement attaché à la pratique, la qualité du revêtement routier, intervient dans le Nord. Le sud-est de l'arrondissement de Lille, région toute pavée, ne peut pas rivaliser face à l'écrasante primauté du nord-ouest sillonné d'axes soit pavés soit empierrés. Dans l'Avesnois, le cyclisme associatif trouve un plein succès au sud-est gratifié d'un empierrement total quand le nord-ouest, où cohabitent secteurs pavés et secteurs empierrés, végète^{fn529}.

Un premier bilan indique que l'intérêt accru pour le cyclisme associatif aboutit au plan géographique à un phénomène de forte dissémination, mais cette diffusion offre un visage contrasté, déséquilibré tant au plan national que départemental. Atouts et pesanteurs naturels, économiques ou démographiques délimitent de notables concentrations mais aussi de véritables déserts. En certains lieux, des sociétés rurales se constituent et entament la suprématie urbaine. De telles fluctuations laissent supposer une traduction sociale que nous allons tenter d'analyser.

Au début des années 1890, divers indices conduisent à penser que l'exercice cycliste gagne en distinction sociale. L'U.V.F. se félicite que son président, G. Thomas,

“ parvenu à une haute situation démontre victorieusement que la pratique du vélocipède ne peut être une cause de discrédit”

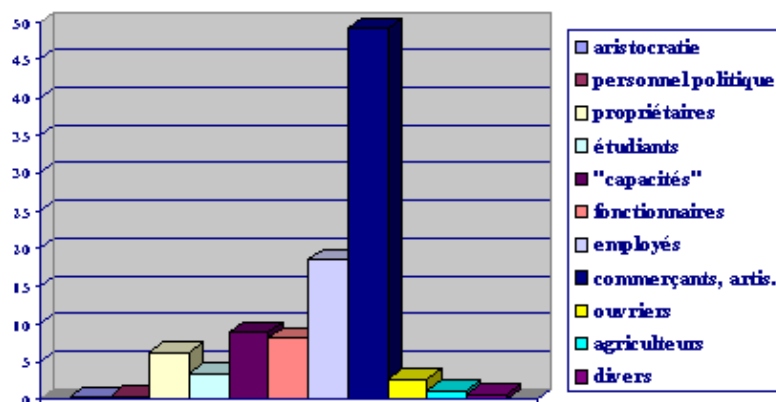
[fn530](#). Au cours des débats qui entourent l'instauration de la taxe sur les vélocipèdes, l'administration fiscale, les autorités politiques insistent sur l'aisance qui, selon eux, caractérise les possesseurs de deux-roues. De même les revues cyclistes se plaisent à évoquer ici ou là l'adhésion de " *hautes notabilités* " [fn531](#). Pierre de Coubertin affirme quant à lui en 1893 que la vélocipédie vient de conquérir " *les élégants* " [fn532](#). La réalité associative est plus nuancée.

Pour juger de la notabilisation des adhérents des sociétés, nous disposons de statistiques plus fournies. En effet l'élargissement du cyclisme associatif s'accompagne de fait d'un gonflement du nombre des données d'ordre social et ce d'autant plus qu'aux états fournis aux autorités par les sociétés lors de leur déclaration s'ajoutent ceux contenus dans l'Annuaire général illustré des cyclistes français et étrangers pour 1892 que fait paraître Alfred Chérié, libraire-éditeur en même temps que vélocipédiste engagé puisqu'il préside aux destinées du Véloce-club de la Rive gauche à Paris. Son ouvrage, qui couvre l'ensemble du territoire français, donne ainsi accès à des informations relatives à des départements dépourvus de documents archivistiques (Aisne, Ardennes, Seine, Somme...). Toutefois, tributaire du bon vouloir des sociétés, il ne peut pas prétendre à l'exhaustivité et par exemple, n'inclut que six inventaires de groupements parisiens [fn533](#). Cependant, sa conjonction avec les sources d'archives porte à 490 le total des listes d'associations indiquant la situation professionnelle de leurs membres, au nombre, eux, de plus de 1500.

La distribution dégagée par les deux graphiques 11 et 12 s'inscrit dans le droit fil de celle constatée entre 1882 et 1887 [fn534](#). La période 1888-1899, prise dans son ensemble, n'apporte pas de bouleversement, seulement quelques retouches. Elle confirme la domination de la bourgeoisie populaire. Les " couches nouvelles " renforcent même légèrement leurs effectifs (60,7% au lieu de 58,9% en 1882-1887), mais l'écart entre les petits patrons - ils progressent de 30,3% à 37,9% - et les employés - ils régressent de 28,6% à 22,8% - se creuse.

Les notables, dénomination qui rappelons-le correspond avant tout pour notre champ d'étude aux classes moyennes, arrivent toujours en second. Leur position s'effrite même légèrement de 38,4% à 35,4% avec une présence encore moins soutenue de l'aristocratie - la sociabilité cycliste ne parvient manifestement pas à attirer la haute société ou alors momentanément, nous y reviendrons -, un recul des propriétaires de 8,9% à 6,1% et un essor des " capacités " de 6,4% à 9%. Au total les élites locales continuent à ressentir l'appartenance à une société cycliste comme moins gratifiante que la fréquentation d'une société d' " alpinistes " [fn535](#), d'une société savante [fn536](#) ou philanthropique [fn537](#).

Graphique 11. : Répartition socioprofessionnelle des cyclistes associatifs (1888-1899).



GRAPH12

Les listes de sociétés qui isolent les membres honoraires - elles sont au nombre de trente-quatre assez équitablement réparties dans le temps et l'espace^{fn538} - révèlent une certaine spécificité de cette catégorie d'adhérents.

	Nombre	%
Notables	467	50,4
Employés	100	10,8
Petits patrons	342	36,9
Ouvriers	1	0,1
Agriculteurs	17	1,8
Total	927	100

Sources : Arch. dép. et mun.

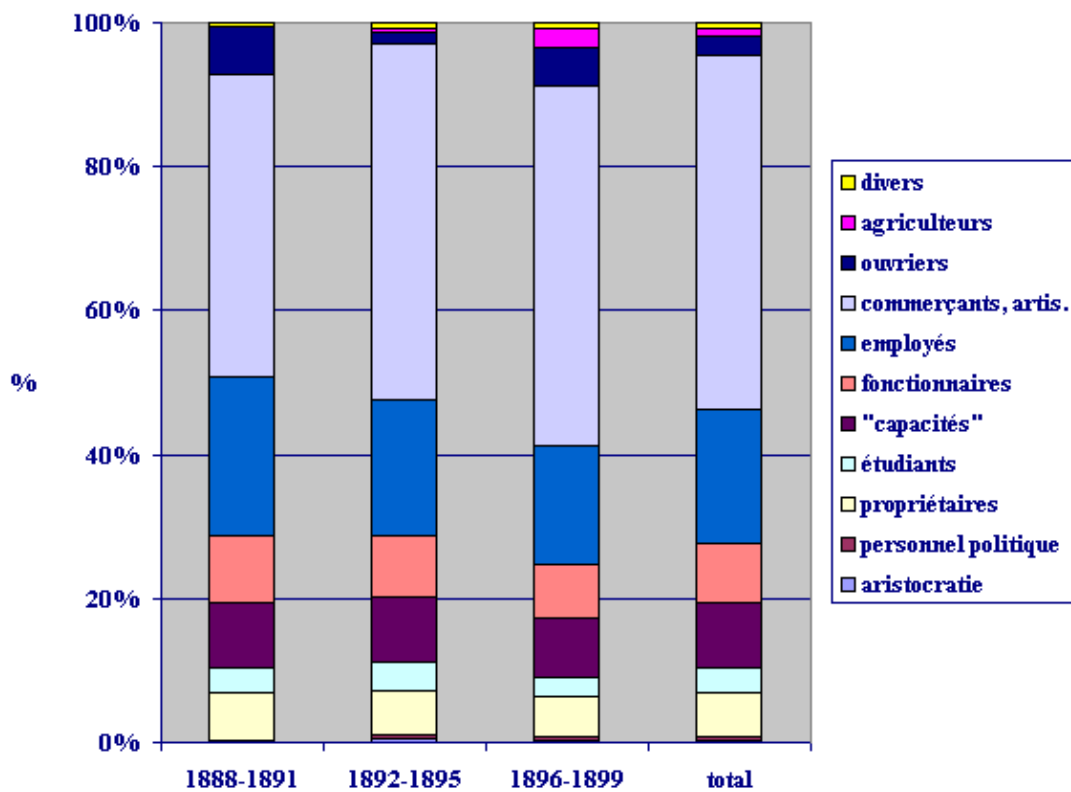
Avec plus de la moitié des occurrences, les notables s'imposent et ce grâce à toutes les composantes^{fn539} - le personnel politique est à créditer de la plus forte progression : de 0,5 à 5,5 % - exception faite des étudiants qui n'atteignent que 0,5 % au lieu de 3,5. Cette notabilisation excluant les étudiants accreditée la définition des membres honoraires que livrent les statuts du *Cyclo-club toulonnais*

: “ personnes qui par leur âge et leur position ne peuvent se livrer à ce genre de sport ”

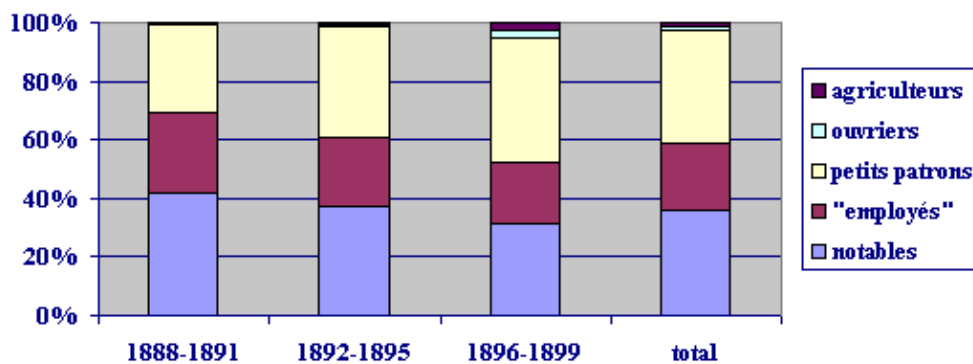
^{fn540}. Ce que confirme encore, au sein de la bourgeoisie populaire, la faible représentation des employés (10,8 % au lieu de 22,8 %) comparativement à la bonne tenue des petits patrons.

La richesse du dénombrement permet d'entrer plus avant dans l'examen du positionnement social des cyclistes associatifs, en ventilant les données, d'une part chronologiquement, en trois phases quadriennales - 1888 à 1891, 1892 à 1895, 1896 à 1899 - (graphiques 13 et 14)^{fn541}, d'autre part géographiquement, en quatre groupes de localités rurales (moins de 3000 h.) et urbaines - petites villes (3 à 10 000 h.), moyennes (10 à 50 000 h.) et grandes (50 000 h. et plus) - (graphiques 15 et 16)^{fn542}. Le commentaire peut même s'appuyer, avec des bases suffisamment fermes, sur le croisement de ces deux variables chronologiques et spatiales^{fn543}.

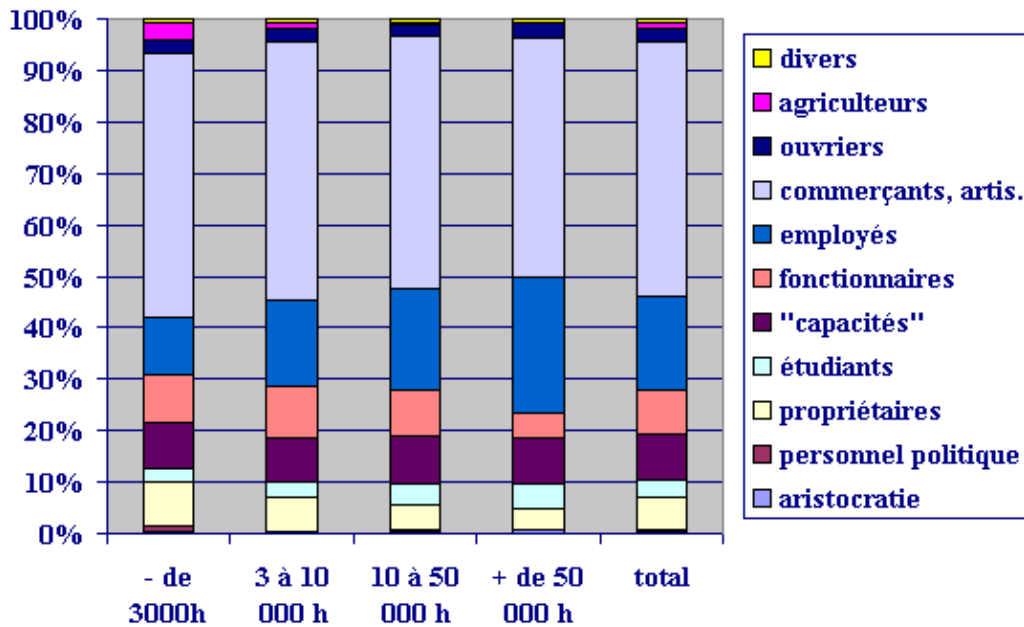
Graphique 13. : Répartition socioprofessionnelle des cyclistes associatifs par période quadriennale (1888-1899).



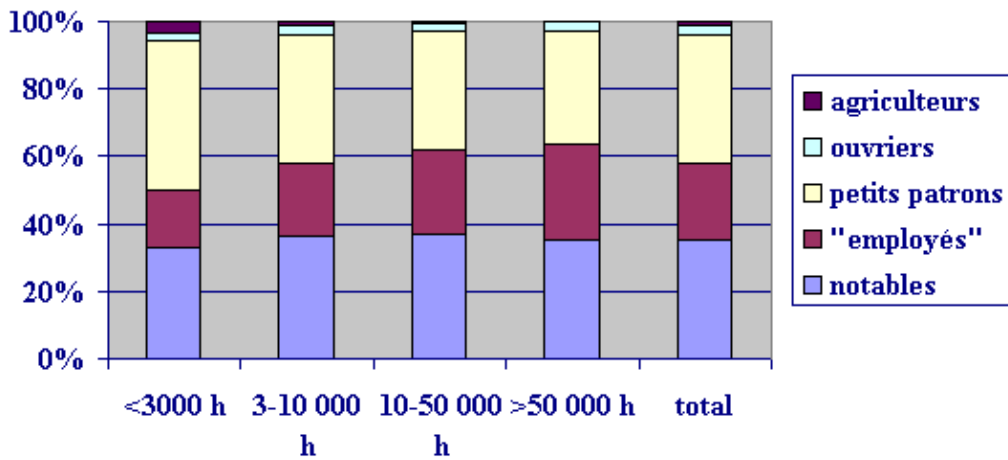
Graphique 14. : Statut social des cyclistes associatifs par période quadriennale (1888-1899).



Graphique 15. : Répartition socioprofessionnelle des cyclistes associatifs par groupe de population (1888-1899).



Graphique 16. : Statut social des cyclistes associatifs par groupe de population (1888-1899).



Au vu des statistiques particularisées, les fluctuations sociologiques se révèlent plus complexes que ne le laissaient transparaître les chiffres globaux.

Les petits patrons du commerce et de l'artisanat s'affirment au fil des ans comme les plus fidèles adeptes de la sociabilité cycliste : leur taux passe de 30,1 % entre 1888 et 1891 à 41 % entre 1896 et 1899. Ils relèguent alors les notables à plus de 10 %. Même si la part des petits patrons croît dans les quatre classes de localités,

leurs positions sont d'abord affirmées par l'entrée de la campagne en vélocipédie. N'y atteignent-ils pas leur plus fort niveau - 44 % - avec même une pointe à 46 % entre 1892 et 1895 ? Leur supériorité est moindre dans le milieu urbain - les taux diminuent en allant des petites aux grandes villes - mais elle est quand même effective partout entre 1896 et 1899. Autre preuve de la suprématie de cette composante de la bourgeoisie populaire : dans un cas sur cinq - 93 sociétés sur 465^{fn544} - elle est majoritaire voire confisque l'association avec les 2/3 des membres à la *Pédale d'Illiers* en 1892^{fn545}, les 3/4 au *Club des cyclistes bordelais* en 1892^{fn546} ou au *Véloce-club de Beaupreau* en 1895^{fn547}, les 9/10 à *Montpellier-vélo* en 1892^{fn548} ou à *l'Union vélocipédique du Neubourg* en 1891^{fn549} et la totalité à la *Pédale toulousaine* en 1899 ^{fn550}; et ce ne sont que des exemples.

Secteur d'activité	- de 3000 h		3 à 10 000 h		10 à 50 000 h		+ de 50 000 h		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
textile	106	7,3	138	9,7	99	9,8	107	10,6	450	9,2
alimentation	217	15	199	14	121	12	79	7,8	616	12,6
métaux	344	23,8	339	23,8	284	28,2	296	29,2	1263	25,8
bois	100	6,9	63	4,4	32	3,2	47	4,6	242	4,9
cuir	84	5,8	46	3,2	47	4,7	37	3,6	214	4,4
bâtiment	176	12,2	120	8,5	75	7,4	119	11,7	490	10
café, hôtel	230	15,9	226	15,9	148	14,7	115	11,3	719	14,7
autres	190	13,1	292	20,5	201	20	215	21,2	898	18,4
Secteur précisé	1447	100	1423	100	1007	100	1015	100	4892	100
Non précisé	502		691		704		695		2592	
Total	1949		2114		1711		1710		7484	

Sources : Arch. dép. et mun. ; CHÉRIÉ A. et M. : *Annuaire général...*, op. cit. ; DUPEUX G. : *Atlas historique...*, op. cit.

Quels que soient les lieux, marchands et artisans du secteur des métaux accaparent le quart de l'effectif. Parmi eux l'influence des spécialistes du cycle ne se dément pas, qu'ils en fassent leur unique activité ou qu'ils la couplent à l'armurerie, l'horlogerie, la serrurerie, la librairie, la photographie, la coiffure, la tenue d'un café ou à un emploi de clerc d'avoué ou de commis de banque. D'après l'annuaire de Chérié, près de 90 % des sociétés leur ouvrent leur porte avec une fois sur deux un seul représentant^{fn551}, ce qui peut conduire à une certaine tutelle de ce dernier. Par exemple, les *Cyclistes des Buttes-Chaumont* dont le président est fabricant, montent à 90 % des deux-roues sortis de ses ateliers^{fn552}. À *l'Union vélocipédique de Tours*, les membres contestent le président qu'ils accusent d'avoir transformé la société en " *agence commerciale* " depuis qu'il a accepté, contre l'avis des sociétaires, l'entrée d'un marchand de machines dont il fait la promotion^{fn553}.

La présence de plusieurs vélocistes limite ce risque. La *Société des vélocipédistes dijonnais* accueille les six de la ville, le *Véloce-club Rennais* en attire neuf des dix que compte la capitale bretonne. D'autres clubs s'exonèrent de toute difficulté en incorporant dans leurs statuts l'interdiction d'admettre

“ tous fabricants ou marchands de bicyclettes ”

^{fn554}. Un plus grand nombre, “ afin de ne marquer aucune préférence pour l'un ou les autres des marchands de vélocipèdes de la région ”^{fn555}, s'ils les acceptent comme simples membres, les écartent des postes de dirigeants. Au début des années 1890, la mention fleurit un peu partout en France^{fn556} et en Isère, le *Vélo-club de La Tour-du-Pin* exclut non seulement les fabricants, les agents et les marchands, mais aussi les ouvriers et employés du cycle^{fn557}. L'*U.V.F.* n'est pas étrangère à ce mouvement. Dès 1887, nous l'avons vu, son congrès prend une telle mesure vis à vis des membres des jurys de courses et deux ans plus tard, elle l'impose à son comité en étendant l'ostracisme au monde de la presse. Mais les fortes imbrications entre dirigeants *uvéfistes* et monde de la presse et du négoce vélocipédiques conduisent à l'abrogation de la décision trois ans plus tard. Le même revirement se produit dans la plupart des sociétés qui choisissent finalement,

plutôt que la totale autonomie, de bénéficier d'avantages - avec contrepartie - tels que des remises pour les sociétaires, l'octroi de prix en matériel à l'occasion des courses ou encore, autre procédé courant, la décoration de la salle de banquet ou de bal par l'exposition de machines^{fn558}.

Les quelques interdictions prises à leur égard soit d'adhérer, soit d'être dirigeant^{fn559}, n'empêchent pas les débitants de boisson et autres hôteliers de constituer, après les travailleurs des métaux, le groupe le plus étoffé, intéressés qu'ils sont, eux aussi, au développement de cette nouvelle activité. Un petit patron sur sept, et même près de un sur deux parmi les membres honoraires^{fn560}, appartient à cette catégorie qui devance le secteur de l'alimentation et celui du bâtiment, trois professions surtout présentes à la campagne. En effet dans les communes rurales, les photographes, libraires, imprimeurs, marchands de nouveautés, bien représentés dans les villes, cèdent la place aux cafetiers, maçons, bouchers et autres boulangers.

L'autre composante de la bourgeoisie populaire, à savoir les " employés " - fonctionnaires subalternes compris -, régresse au cours des douze années de la période. Sa part dans l'effectif associatif chute de 25% et en 1896-1899, les " employés " sont deux fois moins nombreux que les petits patrons (20,5% contre 41%) alors qu'ils s'en approchaient en 1888-1891 (27,1% contre 30,1%). La propagation de la sociabilité cycliste vers les zones rurales les dessert. Ils y obtiennent leur plus faible pourcentage (17%). D'ailleurs leur influence, à l'inverse de la boutique et de l'atelier, se restreint au fur et à mesure que la taille des localités d'implantation décroît. Les grands centres urbains constituent leurs théâtres de prédilection d'autant plus qu'ils réussissent à y progresser au fil du temps - de 28,1% à 29,4% - alors qu'ils reculent partout ailleurs. Ce dynamisme dans les villes de première importance, le plus souvent lieux de négoce actif, repose sur les bataillons bien fournis d'employés de commerce alors que dans les sociétés rurales dominent par contre les clercs de notaire, d'avoué ou les petits fonctionnaires (instituteurs, agents des finances, des postes, des ponts et chaussées...).

	- de 3000 h		3 à 10 000 h		10 à 50 000 h		50 000 et +		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
commerce	105	16,3	161	18,1	230	26,4	337	31,9	833	24,1
bureau	419	64,9	457	51,4	394	45,2	336	31,8	1606	46,3
contremaître	8	1,2	27	3	21	2,4	15	1,4	71	2
sans précision	114	17,6	245	27,5	227	26	369	34,9	955	27,6
Total	646	100	890	100	872	100	1057	100	3465	100

Sources : Arch. dép. et mun. ; CHÉRIÉ A. et M. : *Annuaire général...*, op. cit. ; DUPEUX G. : *Atlas historique...*, op. cit.

Nota.

Les " employés " pour lesquels la spécialité n'est pas indiquée, appartiennent en majeure partie au secteur commercial.

Les listes disponibles d'adhérents minorent le taux des employés du fait de l'intégration trop partielle, pour ne pas dire insignifiante, de l'agglomération parisienne. Sept relevés seulement la concernent sur les 490 recensés^{fn561}. Or, dans les sociétés parisiennes et de la banlieue, la présence des employés est majoritaire : 57% parmi plus de 300 membres en 1892^{fn562}. Pourtant, à cette date, *Paris-Vélo* n'a pas encore lancé l'idée d'organiser des épreuves à l'intention des cyclistes des maisons de nouveautés sous le nom de " *Sport pour tous* ". Il le fait l'année suivante. D'abord disputées au sein de chaque établissement, ces courses débouchent en 1894 sur une compétition commune intitulée " *intermagasins* ". En même temps que s'institutionnalisent les épreuves, de nouvelles sociétés se structurent. Celle du Bon Marché fondée le 26 avril 1892 est rejointe par ses consoeurs de la Belle Jardinière, du Louvre, de la Samaritaine, de St Joseph et de la Grande Fabrique, de

la Ville de St Denis...L'U.S.F.S.A. pénètre le mouvement et dote l'intermagasins d'un challenge à partir de 1896 (Cf. Figure 7). Le succès est amplifié au point que lors de l'épreuve de 1898 " *on ne s'écrasait plus autour de la piste, on se portait littéralement* " [fn563](#). En outre, aux sociétés des grands magasins s'ajoutent des véloces-clubs d'autres corporations pour lesquelles l'U.S.F.S.A. institue en 1897 un challenge spécifique, inter-corporations celui-là, sur le modèle de l'intermagasins [fn564](#). La vélocipédie corporative bat alors son plein et, juste retour des choses, 18 sociétés d'entreprises ou de branches d'activité sont affiliées à la fédération d'amateurs en 1898 contre une seule en 1895. S'y mêlent des corporations du commerce et de l'artisanat (grands magasins, cuirs et peaux, articles de Paris, bijouterie...) à d'autres de services administratifs (bourse ou universités). La première corporation de ce type à rejoindre la sociabilité cycliste semble être celle des postes et télégraphe. Son union vélocipédique se déclare en 1892 à Paris dans le but de " *faciliter l'achat de machines dans les meilleures conditions* " [fn565](#) avant qu'en 1893 une modification de statuts lui assigne des objectifs sportifs. Suivent ensuite l'Union vélocipédique de la Banque de France (1894), l'Association de la Bourse cycliste (1895), la Société vélocipédique des Universités (1895)... Le Club cycliste des sourds-muets, par son homogénéité identitaire et sa localisation, peut être associé aux sociétés corporatives parisiennes. Il débute son activité en mars 1899 et installe son siège social à proximité de l'Institut national des jeunes sourds. La communauté silencieuse affirme ainsi son existence et le cyclisme contribue à y réhabiliter l'usage du corps [fn566](#).

Figure 7. : Le challenge de l'Intermagasins à la piste municipale, 30 août 1896.

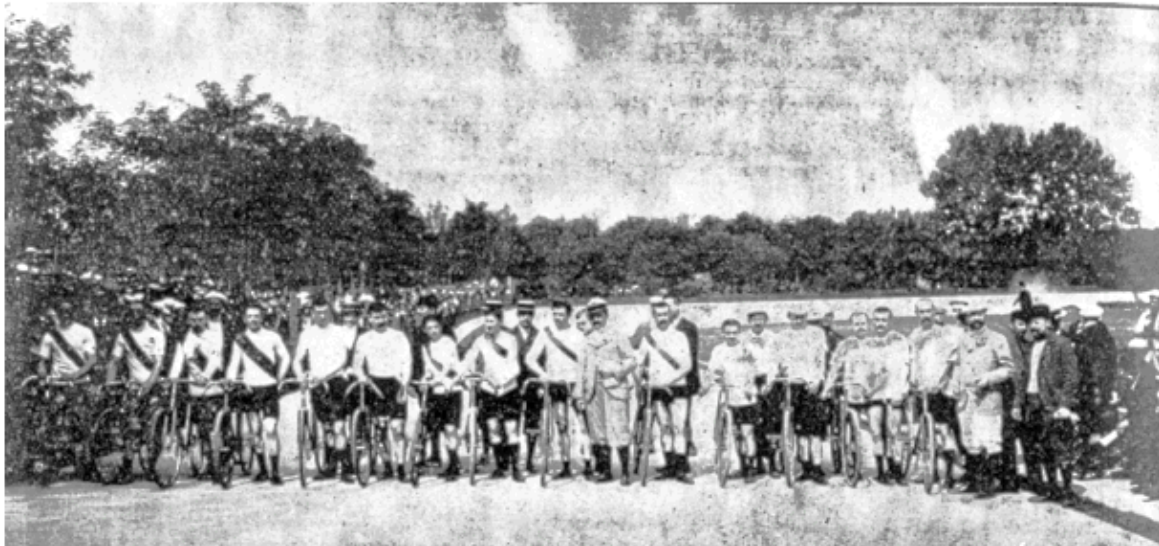


Figure 8. : Sociétaires du Guidon vélocipédique ouvrier.



En province, Bordeaux joue un rôle de pionnier. En 1892, le *Vélo-touriste bordelais*, créé en 1890, est exclusivement constitué d'employés. Trois ans plus tard, par son intitulé, le *Vélo-touriste commercial* revendique ouvertement son originalité qui est de

“ grouper les employés de commerce de la place ”

[ftn567](#)

Se créent encore dans la ville des bords de la Gironde la *Réunion amicale de la pédale foraine* (1894)[ftn568](#), la *Société des cyclistes coiffeurs-parfumeurs girondins* (1896), l'*Union cycliste des postes et télégraphe de la Gironde* (1897)... Ailleurs les créations ne revêtent pas la même ampleur - une *Union vélocipédique des coiffeurs de Rennes* fonctionne en 1895 - même si en 1897 voisinent à Lyon deux associations cyclistes de magasins : le *Vélo-club Sineux* et celui *des Cordeliers*, autant de groupements d'ailleurs dont les relevés de sociétaires ne nous sont pas parvenus.

Des lacunes identiques affectent la catégorie des notables et nous amèneront à apporter des correctifs à l'analyse basée sur les données statistiques, analyse qui conduit à un premier constat.

L'affaiblissement de la sociabilité cycliste parmi les notables n'intervient qu'à partir de la séquence 1892-1895, après qu'ils ont atteint leur maximum (42%) entre 1888 et 1891. C'est donc dans l'exaltation des débuts de la bicyclette que la bonne bourgeoisie s'engage le plus ouvertement. Sa tiédeur n'en est ensuite que plus spectaculaire puisqu'en fin de période elle représente moins du tiers du contingent et descend même sous le seuil des 30% dans les grandes villes et surtout les petites (27,5%). Ces dernières se plaçaient pourtant en tête entre 1888 et 1891 avec près d'un adhérent sur deux issu de la classe moyenne. Le recul de la distinction

sociale attachée au cyclisme associatif y est plus flagrant qu'ailleurs.

Toutes les composantes socioprofessionnelles de la catégorie à l'exception du personnel politique participent à ce déclin de l'aura de la sociabilité cycliste du début à la fin des années 1890 : leur pourcentage final est inférieur à celui des années 1888-1891 ; mais pour deux d'entre elles, l'aristocratie et les étudiants, l'évolution prend la forme d'un " chapeau de gendarme " : leur point haut se situe entre 1892 et 1895.

Le taux que présente l'aristocratie dans la période médiane (1892-1895) est ainsi deux fois plus élevé que ce qu'il est dans les quatre années précédentes et les quatre années suivantes. L'écart serait encore plus net si la non conservation des dossiers parisiens ne privait pas cette catégorie des effectifs des sociétés que la presse qualifie de " select ".

En effet, coup sur coup, de novembre 1894 à l'été 1895, se créent dans la capitale l'*Omnium*, le *Rallye-vélo*, le *Cyclamen* et l'*Artistic club*. Et si ce dernier, constitué lors de la fête de gens de lettres à St Germain en 1895, est décrit par Henri Desgrange, dans son ouvrage *Alphonse Marcaux*, comme un cercle d'écrivains, d'artistes et d'hommes du monde qui

“ faute d'un nom ronflant avaient vu se fermer devant eux les portes de l'Omnibus [l'*Omnium*]”

ftn569

,
les trois autres clubs recrutent essentiellement parmi la noblesse. En novembre 1895, le comité de l'*Omnium*, sous la présidence du Duc de Luynes et la vice-présidence du Duc de Brissac, compte 11 membres titrés sur 15.

Au *Rallye-vélo*, “ le club faubourg St Germain de la vélocipédie ”ftn570, aucun poste de dirigeant n'échappe à la noblesse. Situation similaire au *Cyclamen* créé par le Marquis de Chevigné, le Comte Quatre Solz de Marolles et Paul de Noelly. De plus quelques grands cercles élitistes comme l'*Automobile-club*, le *Polo* ou le *Cercle Volney* s'adjoignent des sections vélocipédiquesftn571. Il est alors du dernier chic, quand on est parisien et membre de la haute société, d'appartenir à l'un de ces groupes. L'adhésion des élégants à la sociabilité cycliste se profile dans la mode lancée par la course des artistes qui attire à partir de 1893, à Longchamp, le gotha parisien. Mais l'événement déclencheur de la sociabilité cycliste dans la haute société serait à l'automne 1894 la promenade au bois du “ *Prince de Sagan, arbitre des élégances et roi de la mode. À partir de cette matinée historique, la bicyclette était lancée. Instantanément les gens du monde décidèrent de fonder un cercle qui serait au sport nouveau ce que la société d'encouragement est aux pur-sang. Ce fut l'Omnium* ”ftn572. Parallèlement la vogue des manèges bat son plein. Six mille abonnés fréquentent le manège Petit en 1895 et parmi eux

“ la Marquise de Lillères, la Princesse Zurlo, la Baronne Merlin, Madame de Chevigné, la Princesse Giska, la Comtesse de Platters, les filles de l'ambassadeur de Roumanie, Mademoiselle E. de Fitz-James... ”

ftn573. La promenade dans les allées du Bois de Boulogne s'effectue couramment sur deux-roues. L'engouement de la haute société pour le cyclisme est tel que Davin de Champclos, chroniqueur de *la Bicyclette*, envisage même, au moment où le club de la rue Spontini tente de contrôler l'*U.V.F.*, que

“ l'oligarchie de l'*Omnium* se substituera, dans un avenir très prochain, aux démocraties très

sportives ; il s’y substituera sans se confondre avec elles, car il est autre chose qu’elles, il les dominera et les guidera vers l’avenir qu’il entrevoit et qu’il prépare ”

[fn574](#). La prédiction ne se réalise pas. L’*U.V.F.* résiste à l’offensive comme elle réussit à contenir l’*U.S.F.S.A.* dont une partie non négligeable des membres appartient sinon à l’aristocratie du moins à la haute société parisienne. Il suffit pour s’en convaincre de constater qu’en 1895 40% des membres honoraires de l’*Union* portent un titre de noblesse ou un nom à particule [fn575](#), que des adhérents de la fédération amateur entretiennent des liens privilégiés avec l’*Omnium* [fn576](#) ou encore que les sièges sociaux des sociétés vélocipédiques unionistes sont à 90% installés dans des arrondissements à population riche ou aisée [fn577](#).

	Population en 1901		Sociétés non-unionistes		Sociétés unionistes	
	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.
Arrondissements à population riche (a)	32,3	63	53,8	18	60	
Arrondissements à population aisée (b)	33,4	20	17,1	9	30	
Arrondissements à population pauvre(c)	34,3	34	29,1	3	10	
Total Paris	100	117	100	30	100	

Sources : THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1897 ; GUERRAND R. H. : “ Propriétaires et locataires... ”, art. cit. ; Dénombrement de la population de la France en 1896.

Nota.

(a): I, II, III, IV, VI, VII, VIII, IX, XVI.

(b): V, X, XII, XIV, XV, XVII.

(c) : XI, XII, XVIII, XIX, XX.

Ensuite la désaffection des élégants pour la bicyclette est aussi rapide qu’avait été la frénésie du départ. Les clubs réorientent leurs activités. En 1898, les membres de l’*Omnium* s’investissent dans “ *la chasse, le cheval, le yachting* ” [fn578](#) avant que l’automobile ne reçoive toutes leurs faveurs.

Nulle part en dehors de la capitale ne se constituent de telles sociétés homogènes. L’*Omnium lyonnais* et le *Critérium bordelais* ont beau afficher pour modèle l’*Omnium parisien*, tous deux échouent dans leurs prétentions. Le premier réussit sa percée parmi la bonne société mais se heurte à l’indifférence des plus hautes sphères [fn579](#), le second ne dépasse pas le stade de la déclaration d’intention [fn580](#). À Montpellier, le club select que *la Vie montpelliéraine* appelle de ses vœux

“ pour enlever le concours de tous les timides et de tous les hésitants

” [fn581](#) ne voit jamais le jour. Que ce soit dans la capitale héraultaise ou dans les cités balnéaires et thermales les membres de la haute société, s’ils apprécient le spectacle des courses [fn582](#), franchissent rarement le pas de s’investir dans le milieu associatif. Les villégiateurs niçois ne se pressent pas aux excursions que leur propose le *Vélo-sport*. Par contre le *Nice Vélo-club*, issu de la bonne bourgeoisie, réussit à gagner des membres de la haute société grâce à un règlement qui prévoit l’exclusion des marchands de vélocipèdes et des coureurs professionnels, l’admission des étrangers en tant que membres du bureau et enfin une cotisation de 30F assortie d’un droit d’entrée de 20F [fn583](#). Humble succès comparé à l’enthousiasme cycliste qui s’empare du monde élégant. La presse spécialisée se réjouit qu’à Nice la bicyclette

soit “ de toutes les parties de plein air et de toutes les fêtes mondaines ”

ftn584, que l'hôtel du Prince de Galles vienne

“ de faire construire une petite piste d'essai, avec professeurs, à l'usage des apprentis. Et ces derniers ne manquent pas

”ftn585 ou que la colonie américaine finance un vélodrome à son usageftn586. Ce mouvement se retrouve également à Biarritz :

ftn587

Le phénomène de mode bat son plein mais sans traduction associative et, dès l'hiver 1897-1898, l'automobile détrône la “ *petite reine* ” sur la Côte d'Azurftn588.

Finalement, en province, l'engagement associatif de la haute société ne s'applique qu'à des individualités isolées, d'abord dans les villes importantes, puis, en fin de période, dans les localités rurales plus tardivement touchées par la vogue du deux-roues.

Avant tout présents dans les villes moyennes (4,2%) et les grands centres (4,7%), les étudiants et les lycéens arrivent à un taux global modeste (3,5%) qui ne rend que partiellement compte de leur véritable poids à l'intérieur de la sociabilité cycliste du fait d'une double sous-estimation. À quoi tient cette sous-évaluation ?

D'abord au motif déjà mis en avant à propos des employés et de l'aristocratie, à savoir la quasi-absence des listes de la capitale. La majeure partie des sociétés de l'*U.S.F.S.A.* - elles sont aux deux-tiers parisiennes (cf. infra) - se trouvent ainsi éliminées, or certaines regroupent un grand nombre de jeunes fréquentant les établissements d'enseignement. Par exemple l'*Association vélocipédique d'amateurs* qui dès 1891, en installant son siège social dans le quartier latin,

“ a planté son drapeau au milieu de la jeunesse des lycéens, des étudiants futurs ou présents”

ftn589

Le second handicap s'explique par la réticence des services préfectoraux à autoriser les sociétés composées de mineursftn590, réticence qui incite la plupart des groupements exclusivement scolaires à se dispenser de toute déclaration. Parmi les véloce-clubs lycéens, ceux de Bar-le-Duc (*Rapid club barisien*ftn591) et de Dijon (*Amical cycle de Dijon*ftn592) font exception. Sinon, qu'il s'agisse de l'*Union vélocipédique du lycée de Lille*, de son homologue alençonnaise, de la *Pédale bahutière moulinoise*, des *Véloce-clubs lycéens de Niort ou de Bordeaux*, du *Pédale-club angevin*, aucun n'entreprend de démarche officielle. Pourtant peu de temps après leur création, ces deux dernières associations dépassent les 20 membresftn593. Manquent également à l'appel les adeptes du deux-roues pratiquant dans les sociétés multisports de tel ou tel établissement d'enseignement - elles appartiennent pour la plupart à l'*U.S.F.S.A.* dans le cadre des associations athlétiques scolaires -, de même que leurs aînés des sections vélocipédiques des “ *associations générales* ”, “ *unions sportives* ” ou “ *sociétés générales* ” d'étudiants telles qu'elles fonctionnent dans nombre d'universités. Ce sont donc les

lycéens et les étudiants qui affirment le plus nettement leur identité sociale en intégrant une association à eux réservée qui ne se retrouve pas dans les statistiques. En conséquence les taux des villes moyennes et des grandes agglomérations - les lieux d'implantation des lycées et facultés - sont particulièrement touchées. L'écart entre ces deux catégories de localités et le reste du territoire, déjà significatif, est en réalité plus accentué encore, mais sans qu'aucun taux puisse être avancé. Un bref historique de la vélocipédie scolaire apporte toutefois quelques enseignements.

Ses origines sont à rechercher dans le mouvement qui, à la fin des années 1880, s'inspirant des méthodes utilisées dans les collèges anglais, aboutit, à la suite d'actions concurrentes, à la mise en place dans le milieu scolaire des premières associations et compétitions sportives. C'est ainsi qu'en 1889, à l'initiative de Georges de Saint-Clair et de Pierre de Coubertin, naît l'*U.S.F.S.A.* et que sont organisés les premiers lendits - concours scolaires d'exercices physiques - de la *Ligue nationale de l'éducation physique*, à Paris sous l'action de Paschal Grousset, à Bordeaux ceux de la *Ligue girondine d'éducation physique* grâce au docteur Philippe Tissier^{fn594}. L'éclosion du premier véloci-club lycéen, celui de Bordeaux (1888), s'insère dans cette phase initiale. Les autres voient le jour entre 1890 et 1895^{fn595}, à l'exception de l'*Amical club de Dijon* constitué tardivement en 1899. Les sections vélocipédiques d'associations estudiantines naissent aussi majoritairement dans la première moitié des années 1890 (Bordeaux 1890, Toulouse^{fn596} et Caen^{fn597} 1892, Montpellier^{fn598} 1894) puis s'essouffent au-delà. À l'*Association générale des étudiants bordelais*

“ à partir de l'année universitaire 1895-1896, l'activité cycliste connaît un net déclin

”^{fn599}, le challenge inter-facultés parisien instauré en 1895 par l'*U.S.F.S.A.* - l'idée en reviendrait au futur Dr Ruffier, à l'époque étudiant en médecine^{fn600} - ne prend pas une grande extension et disparaît en 1899. Enfin si l'*Association générale des étudiants de Montpellier* organise le 26 mai 1898 six courses, sur la route de Palavas, la moyenne des partants pour chacune d'elles n'est que de cinq cyclistes^{fn601}. L'évolution “ en chapeau de gendarme ” avec le maximum des effectifs entre 1892 et 1895 se trouve ainsi confirmée.

Elle l'est aussi à considérer les associations scolaires affiliées à l'*U.S.F.S.A.*. En effet, le pourcentage croissant de celles déclarant s'adonner au cyclisme - il double de 1894 à 1898^{fn602} - ne doit pas occulter la vie chaotique des championnats interscolaires. Ils sont institués en 1891 et les adaptations de leur programme, les fluctuations de la participation indiquent clairement que l'engouement lycéen s'essouffle rapidement. La première édition, courue sur la piste de St James à Neuilly, comporte quatre épreuves : deux de vitesse - catégories des juniors (moins de 16 ans) et des seniors (16 ans au moins) - sur la distance du mile anglais (1609m.) et deux de fond sur 4km. (juniors) et 10km. (seniors). En 1895, le championnat de fond juniors n'est pas organisé et l'année suivante la partition juniors-seniors disparaît. L'Union ne décerne alors plus que deux titres : vitesse (1km. au lieu du mile anglais à partir de 1895) et fond (10km.). La participation connaît une phase ascendante jusqu'en 1895 (plus de 40 inscrits contre 19 en 1892) mais décline ensuite rapidement (17 inscrits en 1898). Il est vrai qu'en 1896, faveur des courses sur route oblige, est institué un challenge interscolaire sur 30km. L'expérience n'est pas très probante et surtout, à l'instar des championnats, elle n'attire que les Parisiens. Les 37 titres individuels ou par équipes décernés entre 1891 et 1901 reviennent tous à des établissements de la capitale^{fn603} ; en province l'activité est très ponctuelle et semble plutôt rythmée par la préparation des lendits que par des organisations unionistes^{fn604}.

Le rapport présenté à la commission pédagogique de l'*U.S.F.S.A.* en novembre 1894 par E. Maneuvrier fait écho à cette extension limitée. Intitulé “ Les associations athlétiques dans l'enseignement secondaire ”^{fn605}, il traite la vélocipédie en parent pauvre. Demande-t-il des terrains d'évolution, il néglige les vélodromes, liste-t-il les activités, il occulte le cyclisme. Tout au plus signale-t-il que trois associations, à Angoulême, Mâcon et Laon, entretiennent de bons rapports avec les sociétés vélocipédiques locales. À l'évidence les dirigeants de l'Union privilégient les sports athlétiques, activités initiales de la fédération et activités qui posent moins de problèmes matériels (remisage des machines par exemple) et d'encadrement dans les établissements secondaires. La création de l'*Association vélocipédique de l'enseignement* en 1895 - elle devient *Union vélocipédique* en 1896, puis *Société vélocipédique des universités* en 1897 - à l'initiative de

membres du corps enseignant, ne remédie pas au problème en dépit du but revendiqué de

“ propager et développer le goût de la vélocipédie chez les élèves des différents établissements d’instruction de France ”

ftn606

Les lendits, qu’ils soient nationaux, académiques ou d’établissements^{ftn607}, corroborent l’impact déclinant et limité de la vélocipédie en milieu scolaire. Dans le Sud-ouest, les quatre épreuves de 1890^{ftn608} cèdent la place à une seule en 1893, laquelle disparaît dès 1899^{ftn609}. Quant aux associations sportives scolaires qui s’y constituent sous l’action de la Ligue girondine, elles investissent d’autres disciplines dont prioritairement la “ barette ”, forme adaptée de football-rugby.

Les étudiants et lycéens, même si leurs effectifs dépassent ceux avancés dans les statistiques, n’ont donc pas, dans le cyclisme, l’influence décisive qu’on leur accorde dans les sports athlétiques. Non seulement ils n’en sont pas les initiateurs, mais encore ils ne participent que ponctuellement à son extension^{ftn610} et dès le milieu des années 1890 préfèrent définitivement les sports anglais.

Les incertitudes dues aux sources concernent peu les autres catégories de notables qui, d’ailleurs, constituent l’essentiel du groupe (85%) puisque chacune d’elles - le personnel politique excepté - atteint une part voisine ou supérieure à 5% de l’effectif associatif total.

La désaffection constatée entre le début et la fin de la période, aussi bien parmi les propriétaires (6,9 à 5,8%) que chez les “ capacités ” (9,7 à 8,3%), s’approfondit dans les rangs des fonctionnaires intermédiaires - ils perdent près de la moitié de leur influence (6,1 à 3,2%) - et des négociants dont la chute dépasse un tiers (14,6 à 9,2%). En conséquence, les “ capacités ” présentent l’évolution la plus favorable depuis 1882-1887. Ils étaient alors moitié moins nombreux que les négociants et 30% en retrait par rapport aux propriétaires. En 1896-1899, ils inversent la situation avec les seconds et s’approchent des premiers. Il est vrai que leur implantation bien équilibrée entre les divers types de localités contraste avec les déficiences des propriétaires dans les villes de plus de 10 000 habitants, des négociants dans les localités rurales et des fonctionnaires intermédiaires dans les grandes cités. Cet équilibre tant géographique que chronologique du groupe des “ capacités ” repose d’abord sur les professions libérales puis sur les “ cadres ” qui, en dépit de leur déficit rural, dépassent les officiers ministériels grâce à un taux élevé en milieu urbain^{ftn611}. Pourtant la bourgeoisie intellectuelle, lorsque l’on compare les origines sociales des possesseurs de vélocipèdes - les rôles nominatifs de perception de la taxe sont disponibles pour Bayeux et Caen^{ftn612} - avec celles des cyclistes réunis en sociétés, ne s’illustre pas par un fort penchant associatif.

	Possesseurs de bicyclettes Bayeux et Caen (1894)	Cyclistes associatifs villes petites et moyennes (1892-1895)
propriétaires	8,6 %	10,9 %
“ capacités ”	14,3 %	9,2 %
fonctionnaires	20,4 %	9,4 %
commerçants et artisans	41,7 %	49,6 %
employés	13,6 %	17,8 %
journaliers	1,4 %	3,1 %

Sources : DÉSSERT G. : “ Aperçus sur la vélocipédie... ”, art. cit., p. 262 ; Arch. dép. et mun. ;
CHÉRIÉ A. et M. : *annuaire général...*, op. cit.

Les “ capacités ” et les fonctionnaires, pourtant fortement pourvus de bicyclettes intègrent plus précautionneusement les sociétés cyclistes que les propriétaires. Est-ce dû à une crainte plus prononcée de perdre en distinction en adhérant à une association socialement ouverte ? Ou à une moindre intégration au milieu local d’individus souvent originaires d’autres régions ? Quoiqu’il en soit, à Montpellier, cette prévention est particulièrement nette. La bourgeoisie intellectuelle, représentée à hauteur de seulement 6% dans les sociétés, pratique pourtant le deux-roues de façon assidue. Ainsi avocats et avoués réunis sillonnent les alentours de la ville lors de promenades familiales et excursionnent entre hommes sur de longues distances^{fn613}. Satisfaits d’une pratique informelle peu contraignante et préservant l’entre soi, ils ne structurent pas leur groupement au contraire de leurs collègues parisiens, qui, plus nombreux, créent une association, le *Cercle des Pas-perdus*, prévoyant

“ l’organisation de promenades confraternelles ”

fn614

Il n’est guère que dans le vivier de la capitale que telle ou telle catégorie de “ capacités ” ou de fonctionnaires puisse s’assembler exclusivement. Ailleurs la recherche de l’excellence sociale emprunte la voie des clubs à dominante notabiliaire. Ce type d’agrégation qui correspond à une société sur cinq, se fonde le plus souvent sur l’ensemble des composantes du groupe - le *Club des cyclistes de Nantes* en fournit un bon exemple^{fn615} - mais parfois sur une catégorie nettement prépondérante. Les fonctionnaires dépassent les 30% au *Cyclist club des Cévennes*^{fn616} (Le Vigan, 1891), au *Club des cyclistes de Clamecy* ^{fn617} (1891), au *Vélo-club pontivyien*^{fn618} (1893)... ; les “ capacités ” les imitent au *Véloce-club vésullien*^{fn619} (Vesoul, 1892), au *Touring-club dijonnais*^{fn620} (1892), au *Cyclo-club toulonnais*^{fn621} (1895)... La barre des 50% n’arrête pas les propriétaires - *International cyclo-club de Nice*^{fn622} (1891), *Union vélocipédique de Fabrezan*^{fn623} (1892)... - ou les négociants - *Vélo-club dauphinois*^{fn624} (Grenoble, 1890), *Véloce-club de Fécamp*^{fn625} (1892)... À l’opposé quelques véloce-clubs fonctionnent sans aucun appoint des notables, mais, en dehors du département du Nord où cette situation concerne 9 sociétés sur 24, le phénomène reste limité. Une telle discrimination est en revanche très fréquente vis à vis des ouvriers et des agriculteurs.

Les ouvriers déjà ouverts, dans des proportions modestes, à l’associationnisme cycliste au milieu des années 1880, y prennent une place plus large avec 5% de l’effectif global - 8% dans les villes d’au moins 10 000 habitants - dix ans plus tard. De façon encore plus prononcée les agriculteurs n’intègrent que tardivement la sociabilité cycliste. Leur part reste inférieure à 1% en 1895. La création de véloce-clubs dans le monde rural la fait passer à près de 3% en 1899 mais, sur l’ensemble de la période, seulement douze sociétés cyclistes comptent au moins 10% de paysans dont cinq 40% ou plus^{fn626}. Les travailleurs de la terre considèrent la bicyclette comme un engin utilitaire propre à les faire sortir de leur isolement, à les conduire à la ville voisine pour des besoins administratifs, des contacts familiaux ou des distractions festives. Par contre ils n’en font qu’exceptionnellement un objet d’association et de sport, lui préférant sur ce point leurs loisirs traditionnels : le tir et la chasse.

L’essor des ouvriers ne s’explique pas non plus par une dissémination dans un grand nombre de sociétés, il résulte au contraire d’une concentration dans quelques groupements puisque 60% des adhérents ouvriers émanent de seulement 5% des associations^{fn627}. Les ouvriers s’affilient à plusieurs voire fondent des sociétés homogènes dont certaines revendiquent explicitement leur identité dans leur dénomination afin de se différencier des clubs bourgeois préexistants (cf. Figure 8). Ainsi l’Union ouvrière de Tours en 1889 et la Pédale ouvrière morlaisienne en 1893 se distinguent toutes les deux d’un véloce-club plus élitiste ; la Pédale ouvrière de Lens le fait aussi en 1899 vis à vis de la Pédale lensoise^{fn628}. Derrière le vocable “ ouvrière ” se cache la dualité du groupe social réparti entre les travailleurs des métiers traditionnels - les plus précoces à

rejoindre la sociabilité cycliste - et ceux de la grande industrie. L'Union ouvrière de Tours se rattache au premier cas de figure. Elle recrute principalement parmi les relieurs et imprimeurs. Les employés du livre disposent d'ailleurs assez vite de sociétés corporatives : Typo-cycle lyonnais en 1898, Typo parisiens avant 1895 et dès 1893 à Clermont-Ferrand le Vélo-typo- litho dont les statuts prévoient l'interdiction

“ sous peine d'amende de converser des choses d'atelier ou de travail pendant le cours des sorties, ces dernières ayant surtout pour but de faire oublier complètement les durs labeurs afférents à la profession ”

fn629

La Pédale ouvrière morlaisienne qui s'assigne l'objectif de

“ former l'union vélocipédique parmi les ouvriers morlaisiens ”

fn630 s'ouvre aux diverses branches de métiers comme son homologue brestoise (1895) ou la Pédale de Sainte Maure “ exclusivement composée d'ouvriers ”fn631 de l'artisanat (plâtriers, charpentiers, horlogers, menuisiers, tonneliers, bourreliers, zingueurs, ferblantiers...) fn632.

Les travailleurs de l'industrie peuplent les sociétés de petits centres métallurgiques (Fourchambault dans la Nièvre, Rachecourt-sur-Marne dans la Haute-Marne), de cités spécialisées dans le cycle (Valentigney, St-Étienne), de villes-usines (Le Creusot, Montceau-les-Mines) ou du Nord-Pas-de-Calais, mais leur investissement longtemps ponctuel ne se confirme qu'en fin de période sans que, rappelons-le, le bassin lorrain soit touché fn633. Les mineurs, les ouvriers du textile, de la métallurgie tardent à se détacher des sociétés conscriptives et de jeux traditionnels. Tisserands, fileurs et autres apprêteurs de la région lilloise n'émergent qu'à partir de 1896 et seulement à Tourcoing ; le Cycle amical maubeugeois constitué à 96% de tourneurs, ajusteurs, mouleurs, mécaniciens résidant dans les faubourgs de la ville fn634 ne se fonde qu'en 1898, la Pédale ouvrière de Lens, à majorité de mineurs, se déclare en 1899 comme la Pédale sociale de Montceau-les-Mines.

L'implication renforcée des ouvriers d'usine se conjugue - l'appellation du groupement de Montceau le suggère - avec une indépendance accrue face au patronat, initiateur d'une première génération de sociétés à la fin des années 1880 et au début des années 1890 au sein d'entreprises métallurgiques (Schneider au Creusot), mécaniques (vélocipèdes Hurtu à Albert, Peugeot à Valentigney) ou minières (Montceau-les-mines). À Valentigney,

“ après la malheureuse dégringolade du premier club qui, comme les roses de feu Malherbes, ne vécut que l'espace d'un matin, M. Armand Peugeot prit l'affaire en mains et fonda sous sa protection une grande société vélocipédique ”

fn635

dont il assumait ensuite la présidence. Et c'est sous sa conduite que s'effectue la sortie inaugurale qui le 10 juin 1888 amène les participants à la ferme de son frère Eugène où les attendent un déjeuner et des jeux fn636. Par ce biais il complète son emprise sur le personnel et cherche à assurer la paix sociale fn637. Que ce soit à Albert, au Creusot ou à Montceau-les-Mines, la présence patronale se fait plus discrète, moins paternaliste. À l'intervention directe se substitue une autre, plus diffuse, dans laquelle les cadres de l'entreprise - ingénieurs, contremaîtres, employés de direction - prennent en charge les leviers de commande de l'association fn638. Toutefois, que l'action patronale soit claire ou déléguée, ces quatre seules sociétés attestent le peu de faveur du cyclisme associatif comme élément du paternalisme, si l'on compare, en restant dans le secteur des loisirs et sans entrer dans celui des œuvres philanthropiques, avec les chorales, les fanfares ou les sociétés de

gymnastique^{ftn639}. À Port-Brillet, en Mayenne, la famille Chappée, propriétaire d'une importante fonderie, n'a pas créé de véloce-club mais

“ des sociétés musicales, des concours de jardins, des salles de fêtes où il [l'ouvrier] trouve de saines distractions qui lui font oublier les plaisirs faciles du cabaret ”

^{ftn640}

L'appropriation de la bicyclette et de son prolongement associatif par le monde ouvrier tient d'abord, même si elle est lente, à une évolution des mentalités. Le nouvel engin, dans un premier temps symbole de la petite et moyenne bourgeoisie, intègre progressivement la culture ouvrière. L'augmentation des salaires - en moyenne d'un tiers dans le dernier quart du siècle^{ftn641} -, alors que baisse le coût de la vie, facilite bien sûr cette évolution. Par contre la variation du coût des bicyclettes ne semble pas un facteur décisif. En effet, si le premier prix de la firme stéphanoise l'Hirondelle s'abaisse bien de 250F. à 185F. entre 1890 et 1892, ce modèle “ démocratique pour artisans, ouvriers et employés ” revient à 250F. deux ans plus tard du fait d'importants perfectionnements techniques au niveau du cadre, de la direction... À cette même date le modèle “ extra supérieur ” équipé de pneumatiques Michelin coûte 595F.. Jusqu'en 1899, la baisse des prix touche surtout les machines les plus performantes car les bicyclettes du bas de gamme profitent d'une amélioration des équipements proportionnellement supérieure^{ftn642}. Souvent l'acquisition se fait à tempérament ou en profitant des opportunités d'un marché de l'occasion dont les fréquentes innovations soutiennent l'activité^{ftn643}, à moins que la sollicitude familiale n'intervienne.

^{ftn644}

Demeure encore la possibilité de recourir à un loueur^{ftn645}.

La diminution des cotisations demandées par les sociétés accompagne, plutôt qu'elle n'induit, la popularisation de la sociabilité cycliste. La baisse d'un tiers fait descendre le tarif de 14F. avant 1888 à 9F.40 entre 1888 et 1899 - 11F.50 (1888-1891), 9F.40 (1892-1895), 8F.40 (1896-1899).

cotisations	sociétés 1888-1891		sociétés 1892-1895		sociétés 1896-1899		sociétés 1888-1899	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Moins de 6F.	13	10,6	38	15	64	23,2	115	17,7
6F.	27	21,9	87	34,4	117	42,4	231	35,4
7 à 11F.	9	7,3	21	8,3	15	5,4	45	6,9
12F.	46	37,4	86	34	61	22,1	193	29,6
Plus de 12F.	28	22,8	21	8,3	19	6,9	68	10,4
	123	100	253	100	276	100	652	100

Sources : Arch. dép. et mun.

Dans plus d'une société sur deux la quote-part demandée aux membres actifs ne dépasse pas 6F. alors qu'auparavant les deux-tiers des associations exigeaient au moins 12F.^{ftn646}. Entre le début et la fin de période se fait jour une inversion complète des pourcentages entre les cotisations à 6F. et celles à 12F.,

comme entre les contributions inférieures à 6F. et celles supérieures à 12F.. Dans les deux cas, les premières doublent quantitativement quand les secondes sont divisées par deux et trois.

Les contributions que versent les membres honoraires participent du même mouvement. Elles reculent d'environ 30 % par rapport à la période initiale - elles s'établissaient à la moyenne de 9F.70 - et se fixent entre 1888 et 1899 à 6F.90. Par contre, les membres correspondants ne bénéficient que d'un allègement tarifaire de l'ordre de 10% (6F.60 contre 7F.20). Enfin le droit d'entrée complète ce processus de baisse généralisée en passant à 3F.^{fn647} à partir de 1888 contre 4F.80 avant^{fn648}.

Toutefois la recherche de l'élitisme par le biais d'une cotisation élevée subsiste, plus particulièrement dans les grandes villes où le grand nombre de cyclistes permet de constituer des sociétés socialement bien identifiées. Dans les cités dépassant 100 000 habitants la moyenne des contributions grimpe à 13F. avec 26F. à Lyon, 16F. à Bordeaux ou 15F. au Havre^{fn649}. À Tourcoing s'opposent les sociétés ouvrières (6F. de cotisation) et la section du *Sporting-club tourquennois* affilié à l'*U.S.F.S.A.* (25 à 30F.), à Lens, la *Pédale lensoise* (18 F.) se différencie clairement de la *Pédale ouvrière de Lens* (6F.). Par ailleurs les départements à forte implantation cycliste dans le milieu rural se singularisent par des contributions moyennes peu élevées, souvent en dessous de 8F. voire de 7F. (Maine-et-Loire : 6F.30, Eure : 6F.50, Côte-d'Or et Vendée : 6F., Tarn-et-Garonne : 6F.70... ou de 6F. (Loiret : 5F.70, Sarthe : 5F.30).

La popularisation de la sociabilité cycliste qu'atteste la croissance des effectifs ouvriers et paysans se répercute-t-elle chez ses membres de direction ?

Encore plus qu'avant 1888, le recrutement social des dirigeants montre un profil notabiliaire affirmé^{fn650}.

Graphique 17. : Statut social des membres des bureaux (1888-1899).

Figure non disponible

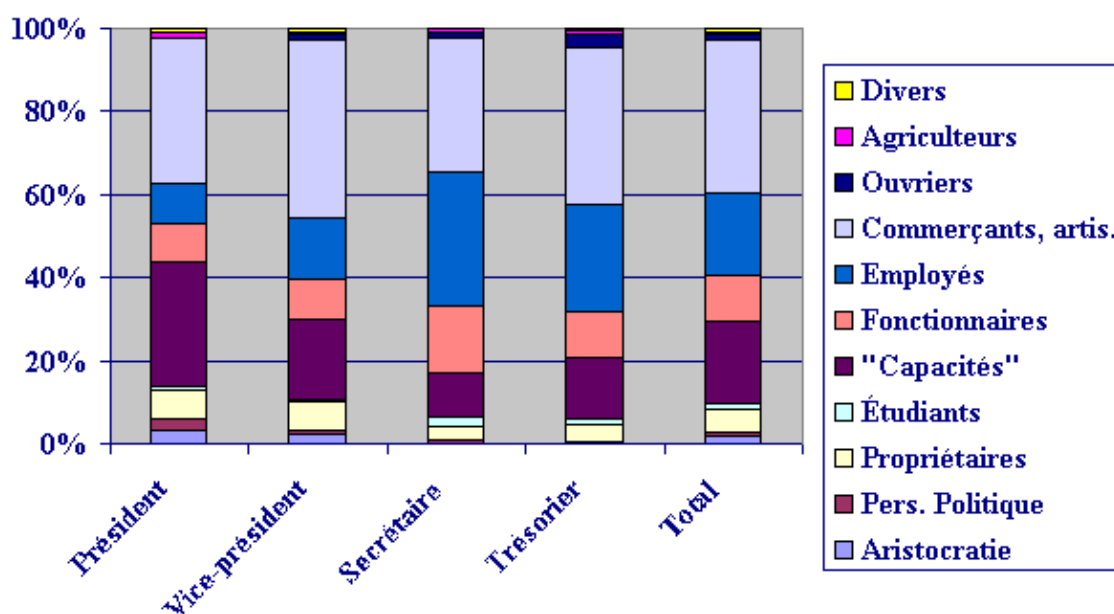
Presque la moitié des membres des bureaux émanent de la catégorie des notables. Le groupe dépasse même les 50 % entre 1892 et 1895 avant qu'un fléchissement, au cours des quatre années suivantes, ne le ramène à environ 45 %^{fn651}, soit à encore 15 % au dessus de son contingent d'alors (30,5 %) parmi les sociétaires. La seule entorse à cette suprématie provient des grandes villes où le taux des dirigeants (33,4 %) est inférieur à celui de l'ensemble des adhérents (35,4 %). Le contrôle notabiliaire des sociétés s'exerce plus nettement à la campagne que dans les petites villes^{fn652} et découle d'abord de la forte implication des " capacités " - un dirigeant sur cinq quand ils ne sont qu'un sociétaire sur onze - dans la gestion des véloci-clubs. De même les nobles, le personnel politique et à un degré moindre les fonctionnaires intermédiaires et les négociants, au contraire des propriétaires et des étudiants, peuplent proportionnellement plus les comités que les listes d'adhérents.

Au sein de la bourgeoisie populaire, les employés, majoritaires sur l'ensemble de la période, voient leur position se dégrader au fil du temps par rapport aux petits patrons. D'une conjoncture encore dominante en 1888-1891 - 12 % d'avance, ils en comptaient 16 avant 1888 -, ils évoluent vers une partition équilibrée avant d'être dépassés entre 1896 et 1899. Cependant, à l'instar des notables - avec moins d'ampleur toutefois - leur présence en tant que dirigeants est plus élevée qu'en tant que sociétaires (25,1% contre 22,8%) et ce grâce à leur forte implication dans les grandes villes (38,5 %). Les petits patrons présentent au contraire un fort déficit entre leur taux de dirigeants (24,4%) et celui d'adhérents (39,7%)^{fn653} comme les ouvriers (1,2% au lieu de 2,7%) et à un moindre niveau, les agriculteurs (0,9% contre 1,2%). La popularisation s'extériorise encore plus

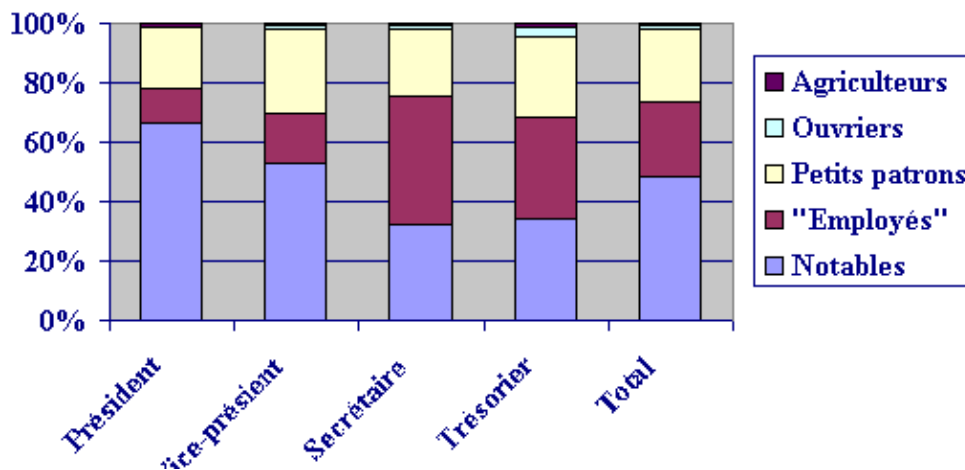
difficilement à l'échelle des bureaux.

L'analyse par poste (cf. graphiques 18 et 19) révèle, par rapport à la période initiale, l'amplification de la mainmise du groupe social dominant sur la présidence, qu'il confisque aux deux-tiers, et par voie de conséquence, la confirmation d'une recherche d'honorabilité de la part des sociétés. Les "capacités" s'illustrent en ce domaine : ils captent 30% des postes^{fn654} dont plus de la moitié reviennent aux professions libérales^{fn655}. L'engagement remarquable des médecins - un président sur dix^{fn656} - confirme la "responsabilité civique", le souci du mieux-être de la population, en un mot le combat pour l'"hygiénisme" que le praticien mène aussi par des "conférences publiques, cours du soir, rubriques intitulées la causerie du docteur ou le coin du médecin dans la presse d'information, l'animation de bibliothèques populaires ou de sociétés philanthropiques ouphilotechniques, contre la tuberculose et contre l'alcoolisme pour la gymnastique et pour les Caisses d'Épargne"^{fn657}.

Graphique 18. : Répartition socioprofessionnelle des membres des bureaux par poste (1888-1899)^{fn658}.



Graphique 19. : Statut social des membres des bureaux par poste (1888-1899)^{fn659}.



Pour d'autres raisons - elles relèvent plutôt de stratégies de pouvoir - nobles et personnel politique acceptent facilement la présidence alors qu'ils dédaignent le secrétariat ou la trésorerie.

La vice-présidence assure également la majorité aux notables. À l'inverse, les employés les débordent encore, mais moins nettement qu'auparavant, aux postes de secrétaire et de trésorier^{fn660}. Le clivage entre fonctions représentatives valorisantes et simples tâches administratives conserve donc sa traduction sociale de même que générationnelle.

La moyenne d'âge des présidents (33 ans 2 mois) et des vice-présidents (32 ans 1 mois) dépassent assez nettement celle des secrétaires (26 ans 6 mois) et des trésoriers (28 ans 2 mois). L'écart est moindre entre les dirigeants pris dans leur globalité et les sociétaires. Comme avant 1888, il demeure limité à deux ans et demi et plaide en faveur d'une osmose aisée à l'intérieur du groupe (cf. Figures 9 et 10).

	Dirigeants		Sociétaires		Ensemble	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
< 21 ans	31	9,7	677	24,6	708	23
21-25 ans	84	26,2	633	23	717	23,3
26-35 ans	132	41,3	971	35,3	1103	35,9
36-50 ans	62	19,4	411	14,9	473	15,4
>50 ans	11	3,4	61	2,2	72	2,4
total	320	100	2753	100	3073	100
âge moyen	30 ans 2 mois		27 ans 9 mois		28 ans	

Sources : Arch. dép. et mun

Qu'il s'agisse des dirigeants ou des sociétaires, les plus de 25 ans sont majoritaires avec, comme contingent dominant, la classe d'âge 26-35 ans. Les mineurs, d'une part fortement sous-représentés dans les comités - moins de 10 % -, n'atteignent toujours pas d'autre part, malgré un taux en légère progression^{fn661}, le quart de l'effectif total des sociétés.

Figure 9. : Le bureau du Véloce-club aiguillonais (Lot-et-Garonne) en 1897.



Figure 10. : Les coureurs du *Véloce-club aiguillonnais* (Lot-et-Garonne) en 1897.



Le développement chaotique des groupements scolaires, la faible part des étudiants et lycéens dans les statistiques, le laissaient supposer. Les sociétés civiles contribuent peu à inverser la tendance ; bien au contraire puisque celles dont les statuts prévoient l'accueil de pupilles ou de novices (*Véloce-sport toulonnais*, 1888) après avoir été 12% entre 1888 et 1891 ne comptent plus que pour 4% entre 1896 et 1899^{fn662}. En

outre, qu'une telle catégorie soit envisagée n'implique pas automatiquement l'adoption de mesures destinées à la dynamiser. Une fois sur trois, aucune diminution de cotisation n'est accordée, pour le reste la réduction oscille autour de la moitié^{fn663} et l'exonération totale tient de l'exceptionnel^{fn664}. Les actions de formation sont rarissimes. Tout au plus le *Vélo-sport havrais* prévoit

“ des sorties spéciales pour les enfants sous la direction d'un homme expérimenté ”

^{fn665} et l'*Union vélocipédique de la Sarthe* inclut dans ses

but “ de généraliser dans les écoles le goût du sport vélocipédique ”

^{fn666}. En conséquence, privé d'attrait et de vie interne, le groupe des pupilles n'est souvent qu'une coquille vide, que quelques lignes dans les statuts : les statistiques font état d'1% (!) de moins de 16 ans sur l'ensemble de la période et de 2,5% de sociétés réellement dotées d'une section pupilles en 1892^{fn667}.

La frilosité, pour ne pas dire la méfiance, des associations à l'encontre des mineurs s'exprime aussi au travers de diverses prescriptions tendant à restreindre leurs droits telles que l'interdiction d'assister aux réunions, la privation totale ou partielle du droit de vote ou encore la possibilité de remise en cause de décisions prises par une majorité de mineurs^{fn668}. L'associationnisme cycliste - diffère-t-il d'ailleurs des autres ? - est affaire d'adultes. Les jeunes y sont admis mais à condition qu'ils se satisfassent le plus souvent d'un statut d'infériorité qu'il partage avec les féminines vers lesquelles se tournent de plus en plus les véloci-clubs.

La perception qu'a la société française de la vélocipédie féminine change. Le corps médical oublie ses préventions concernant une pratique censée léser les organes de la procréation. Les publicitaires ne s'y trompent pas et associent à l'envi sur les affiches des marques de cycles femme et bicyclette^{fn669}. Le docteur Tissié, après avoir asséné en 1888 “ *la nature ne l'ayant pas faite pour ce genre de sport, j'estime que cette charmante et délicate moitié du genre humain a mieux à faire que de nous imiter* ”^{fn670}, revoit son jugement en 1893 :

“ les modifications apportées à la fabrication des machines m'a amené à modifier [...] quelques idées [...]. Je veux surtout parler de l'usage du vélocipède pour la femme, dont je suis le partisan aujourd'hui ”

^{fn671}. Le docteur Just Championnière fait même de la bicyclette “ *le véritable exercice de la femme* ” avant la danse, la gymnastique, l'équitation ou le tennis^{fn672}. À entendre Madame le docteur Gaches Sarrantes, avec l'apparition du nouvel engin

“ un horizon nouveau s'est ouvert à la femme, elle a entrevu la possibilité de changer ses habitudes, [...], elle s'est adaptée au nouveau sport avec une rapidité tout à fait imprévue ”

^{fn673}

La bicyclette aide à son émancipation et les débats autour du port de la jupe ou de la culotte ne relèvent pas de l'anecdote^{fn674}.

Les sociétés vélocipédiques accompagnent le mouvement sans précipitation : 10 % d'entre elles inscrivent dans leurs statuts l'accueil des féminines^{fn675} et rarement au même rang que les hommes. Le *Cycle du Thimerais* se singularise en leur accordant les “ *mêmes droits et les mêmes devoirs* ” que leurs collègues masculins^{fn676}. Les autres groupements, s'ils leur octroient des diminutions de cotisation ou la gratuité, en font des membres subalternes car seulement honoraires ou interdits de réunions délibératives. Hormis le *Touring-club de France* - pendant deux ans, de 1890 à 1892, un des emplois de secrétaire-adjoint est rempli

par une dame^{fn677} - aucune société n'élit une femme à son instance dirigeante. D'une façon générale, la rigueur de la procédure d'entrée est renforcée.

“ Les dames pourront être admise comme sociétaires à condition d'être présentées par leur mari, père ou frère faisant déjà eux-mêmes partie du club ”

^{fn678}. Certaines sociétés exigent même pour les femmes mariées non une simple présentation mais une autorisation écrite du conjoint. Ces dispositions manifestent non seulement la prégnance de la tutelle maritale mais aussi la volonté des sociétés de se prémunir au maximum de toute conduite licencieuse et donc de préserver leur respectabilité. De cette façon les effectifs féminins ne s'envolent pas : à peine 1% sur l'ensemble des associations avec ici ou là une présence plus marquée comme à *Cherbourg-pédale* où 27 des 300 membres sont des dames^{fn679}. Si des associations uniquement féminines se constituent à Paris - l'*Union des dames cyclistes*^{fn680} et la *Royale*^{fn681}- et à Lyon - la *Société des dames cyclistes*^{fn682}- leur activité n'a pas laissé de trace. Peut-être n'ont-elles pas dépassé le stade de la réunion de fondation. Le cyclisme féminin essentiellement touristique se pratique plutôt en dehors de structures associatives, en famille, entre amis quand il ne s'enferme pas dans l'enceinte des manèges. Peu de clubs imitent l'*Union cycliste du Vème arrondissement* et organisent des compétitions internes spécifiques^{fn683}. L'*U.V.F.* n'encourage d'ailleurs pas le mouvement. Son congrès de 1893 repousse la création d'un “ *diplôme pour dames cyclistes* ” et vote en même temps la suppression des courses grotesques et celle des épreuves de femmes - le rapprochement n'est pas fortuit - entravant de ce fait tout développement réel et toute autonomisation de la compétition cycliste féminine.

Au moment de conclure ce chapitre, il nous faut revenir sur la forte extension prise par la sociabilité cycliste à partir du début des années 1890 dans le sillage du “ boom ” du parc des bicyclettes. En 1899, malgré un ralentissement intervenu dans la seconde moitié de la décennie, la France compte environ 1700 véloce-clubs, soit presque vingt fois plus que douze ans auparavant.

Les groupements pénètrent alors les zones rurales, s'introduisent dans les banlieues, fleurissent à Paris devenu capitale incontestée de la vélocipédie et gagnent, avec toutefois de sensibles différences, l'ensemble du territoire.

Pour autant la répartition sociale s'en trouve peu modifiée. Petits patrons surtout et “ employés ” - les classes nouvelles - poursuivent leur domination. Le rêve de l'excellence sociale un moment caressé, quand, vers 1894-1896, la haute société s'entiche de la bicyclette et fonde des sociétés, s'évanouit rapidement avec l'arrivée de l'automobile. La moyenne bourgeoisie n'est pas plus fidèle que le “ High life ” et au contraire, à la fin de la période, l'adhésion renforcée du monde ouvrier accentue la popularisation.

En dépit de cette permanence d'un impact social déséquilibré, d'une répartition géographique hétérogène - au centre et à la périphérie de l'Hexagone quelques zones conservent un réseau lâche -, la décennie 1890 est au plan sportif celle de l'association cycliste, mais l'appréciation de son influence réelle nécessite que soit maintenant prise en compte la place qu'elle occupe à l'intérieur de la communauté locale.

L'entrée en scène de la bicyclette, en même temps qu'elle attire de nouveaux utilisateurs et stimule le volet sportif et associatif de la pratique, améliore la réputation des cyclistes parmi l'ensemble de la population. Les attaques vélophobes s'estompent quand la “ Reine bicyclette ”^{fn684} devient un véhicule familier des artères des villes et des routes de campagne. Cette mutation mentale, liée pour beaucoup aux vertus utilitaires de l'engin - Pierre Giffard ne l'élève-t-il pas dans ses écrits au rang de “ bienfait social ” - retentit nécessairement sur la perception qu'ont les contemporains des sociétés vélocipédiques. Il faut donc nous demander

maintenant si celles-ci utilisent le climat ambiant favorable pour s'ancrer fortement au sein de la sphère locale en se remodelant et en présentant un visage plus attractif ou si elles se contentent de récolter passivement les fruits de cette évolution. La réponse figure dans l'analyse des initiatives prises aux plans interne et externe. Les sociétés cherchent-elles à corriger leurs faiblesses, à élargir le champ de leurs pratiques et à densifier leur convivialité ? Et quelle attitude adoptent-elles en direction de la population et des autorités ?

Les buts que se fixent les sociétés au moment de leur création laissent apparaître une plus grande attention portée à la cohésion du groupe. Un tiers d'entre elles y font explicitement référence - elles n'étaient que 11% avant 1888^{fn685} - au travers de mentions telles que :

“ établir des relations amicales entre les membres ”, “ entretenir entre les adhérents des rapports de bonne camaraderie ”

ou encore “ *de solidarité* ”, “ *de confraternité* ”.

Les appellations désignant les groupements vont dans le même sens. Le vocable “ union ” connaît une forte progression - de 3,9% avant 1888 à 18,5% entre 1896 et 1899 - alors que “ club ” décline de 55,1% à 30,3%^{fn686}. Même si une volonté de francisation, d'émancipation de la tutelle anglaise peut expliquer en partie ces évolutions, il est toutefois révélateur que le choix se porte sur “ union ” et non sur “ société ” ou “ association ” dont les pourcentages restent stables. Parfois, l'aspect relationnel est encore plus affirmé avec l'emploi des substantifs “ l'amicale ”, “ les amis ”, “ la fraternelle ”. Quoiqu'ils soient encore peu utilisés - ils ne représentent que 2,4% des désignations du fait associatif - leur part est multipliée par trois par rapport à la période précédente et pour être complet, il faut y ajouter un nombre à peu près équivalent d'adjectifs de même nature quelquefois couplés à la dénomination principale comme dans “ la *Société amicale descyclistes troyens* ” (1897), “ le *Cycle amical maubeugeois* ” (1898), “ l'*Amical cyclevoironnais* ” (1898), “ les *Joyeux cyclistes sparnaciens* ” (Épernay, 1898)...

Les pratiques sportives et les autres activités confirment le désir des sociétés de développer les liens de confraternité entre leurs membres.

L'abandon du grand bi au profit de la bicyclette favorise l'essor touristique déjà perceptible en 1886-1887 et transforme bien plus radicalement le “ *sport des voyages* ” que le “ *sport des courses* ”^{fn687}. En effet, quelle que soit la machine utilisée, la compétition requiert des aptitudes physiques particulières et n'est donc pas donnée à tous. En revanche, le tourisme, auparavant réservé à des vélocipédistes adroits et confirmés, se mue en une pratique ne nécessitant pas un apprentissage trop contraignant et donc accessible au plus grand nombre^{fn688}. La majorité des clubs prennent en compte cette métamorphose et, sinon substituent, du moins ajoutent la promenade à la course en tant que moyen de propagande.

“ La course a implanté la vélocipédie en France et a fait perfectionner les machines. Le tourisme pur est tout indiqué pour continuer l'œuvre commencée ”

^{fn689}

Tout un faisceau d'actions et de résultats atteste la mise en application de ce vœu émis en 1890.

1) Désignation du fait associatif.

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		1888-1899	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Association	2	0,6	9	1,1	6	1	17	1
Cercle	102	8	22	2,7	7	1,2	39	2,2
Club	174	9	265	32,9	175	30,3	617	35,4
Groupe	1	0,3	1	0,1	1	0,2	3	0,2
Société	431	1,9	69	8,6	43	7,4	155	8,9
Union	308	3	103	12,8	107	18,5	240	13,8

Formes elliptiques

Sport	421	1,6	54	6,7	19	3,3	115	6,6
Cycle, vélo	164	4	111	13,8	64	11,1	191	10,9
Cyclist (es)	123	3	22	2,7	10	1,7	44	2,5
Pédale	113	1	103	12,8	98	17	212	12,1
Étoile			3	0,4	3	0,5	6	0,3
Amicale	102	8	17	2,1	15	2,6	42	2,4
Jeune			1	0,1	3	0,5	4	0,2
Touristes	1	0,3	12	1,5	4	0,7	17	1
Divers	6	1,7	14	1,7	23	4	43	2,5
Total	361	100	806	100	578	100	1745	100

2) Désignation de l'activité.

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		1888-1899	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Vélo	277	5,9	440	54,6	277	47,9	991	56,8
Bicycle			1	0,1	2	0,3	3	0,2
Cycle	511	4,1	161	20	91	15,8	303	17,4
Pédale	143	9	108	13,4	103	17,8	225	12,9
Touristes	6	1,6	40	5	14	2,4	60	3,4
Double activité	4	1,1	4	0,5	5	0,9	13	0,7
Allusion sportive	3	0,9	27	3,3	52	9	82	4,7
Sans allusion sportive	9	2,5	25	3,1	34	5,9	68	3,9
Total	361	100	806	100	578	100	1745	100

Sources : Arch. dép. et mun. ; presse de l'époque ; BAUDRY de SAUNIER L. : *Histoire générale...*, op. cit., pp. 301-309 ; THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1897.

Dans un premier temps, l'organisation de meetings apparaît comme le moyen le plus approprié pour convaincre les sceptiques.

Les meetings deviennent ainsi l'expression emblématique du tourisme. Celui de Tours de 1888 en pose les bases organisationnelles. Qu'elle se déroule sur une ou deux journées, la concentration se décline en six temps forts :

ftn691

ftn692

ftn693

Le caractère convivial, amical, fraternel de la manifestation n'est pas moins évident que son dessein propagandiste basé sur l'effet de masse. Il faut faire nombre - de 50 à 300 velocemen présents avec une moyenne de 130ftn694 - pour impressionner favorablement la population locale et pour montrer la vitalité des véloce-clubs de la région qui, parfois, amplifient encore la portée de la rencontre par la création d'une structure appelée à les regrouper. Ainsi naissent à Yvetot en 1890 une *Fédération des sociétés vélocipédiques de la Seine-Inférieure* et à Châteaulin en 1893 l'*Union vélocipédique bretonne*.

Toutefois, après une période de montée en puissance - 1888 : 2 meetings, 1889 : 4, 1890 : 8 - le mouvement au lieu de faire tache d'huile, se stabilise - 1891 : 5 meetings, 1892 : 7 - puis régresse - 1893 : 4 meetings, 1894 : 1ftn695. En fait ces manifestations ne se diffusent pas dans l'ensemble de la France. Les régions méditerranéennes, le centre, le quart sud-est et l'extrême nord du territoire s'y montrent peu sensibles quand le sud-ouest, la Bretagne et le nord-est, surtout la Lorraine, en sont friands. Prenons l'exemple de cette dernière zone. Le meeting inaugural réuni le 15 septembre 1889 à Neufchâteau, à l'initiative du docteur Guillaume, président du *Véloce-sport chaumontais* et chef-consul de l'*U.V.F.* pour la région est, assure la pérennité de l'organisation nouvelle par la délimitation pour l'avenir d'une aire géographique - les départements de la Haute-Marne, la Meuse, la Meurthe-et-Moselle et les Vosges -, la définition d'un règlement qui oblige les participants à effectuer l'aller et retour " *en machine* " et l'attribution d'un prix de tourisme à la société qui aura parcouru le plus de kilomètres dans l'année en sorties officielles en fonction de son importance numériqueftn696. Sur ces bases, les rencontres successives de Nancy, Épinal, Verdun, Chaumont remportent des succès probants, mais en 1894 à Neufchâteau, l'enthousiasme faiblit et en Lorraine comme ailleurs ces regroupements tombent en désuétude. En 1898, M. Martin (cf. Figure 11), le chaud partisan de l'expérience à ses débuts ne peut que regretter

“ l'époque où les meetings vélocipédiques faisaient florès ”

L'instauration d'une fête organisée le même jour partout en France et baptisée Saint-Vélo^{ftn698} - elle mêle convivialité et défense des intérêts des cyclistes - ne suffit pas à relancer la dynamique des concentrations. La présence, furtive, du président de la République Sadi Carnot à l'une des deux éditions de 1893^{ftn699}, les 153 manifestations prévues pour celle du 8 juillet 1894^{ftn700} - près de 600 cyclistes de la région parisienne se réunissent à Versailles^{ftn701}, 300 à Périgueux, 150 à Lille... - ne sont que feu de paille et si ici ou là, en 1895 et 1896, quelques Saint-Vélo prolongent l'initiative, elles ne revêtent plus qu'un intérêt local.

Ces échecs révèlent que l'heure d'un calendrier cohérent de rencontres touristiques de grande envergure n'est pas encore venue. Malgré l'implication de divers responsables de l'*U.V.F.*, dont son président G. Thomas, les effectifs de touristes prêts à effectuer des déplacements d'envergure restent trop restreints. Cependant les meetings ont eu le mérite d'attirer l'attention du public sur la pratique excursionniste et de la dynamiser au sein des sociétés.

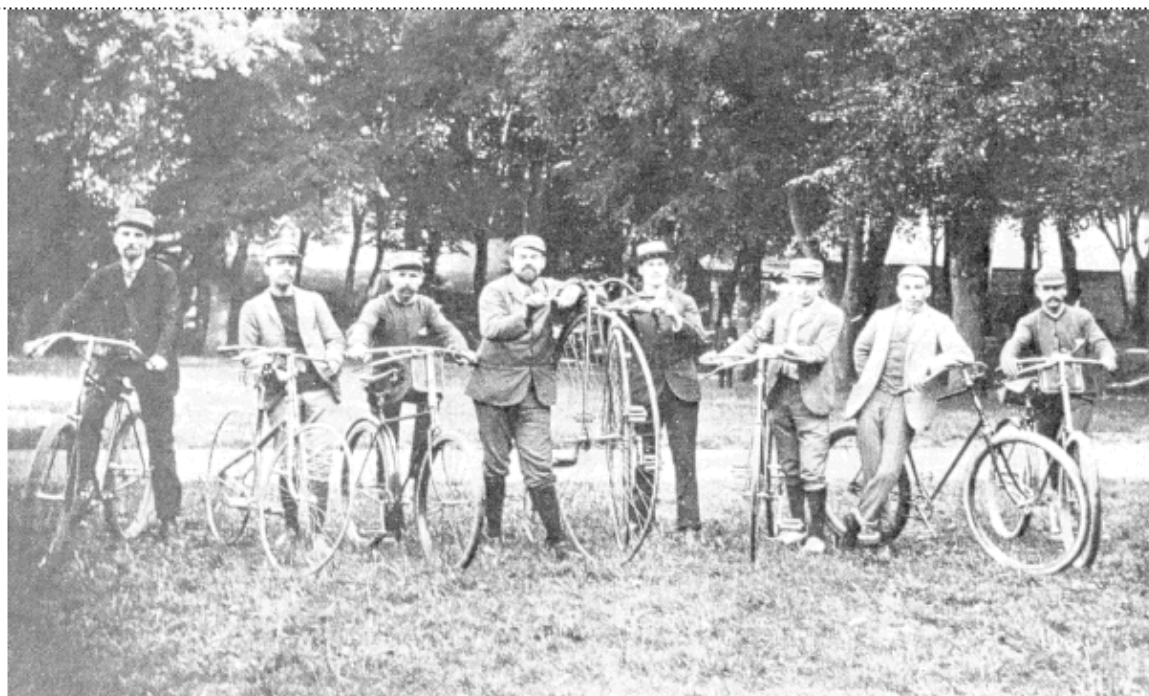
Sans trop sacrifier au culte de la statistique, quelques repères quantitatifs sont utiles afin de démontrer le changement d'état d'esprit des associations.

Ainsi sont-elles plus nombreuses à opter en faveur d'une dénomination incluant les termes "touring", "tourisme", "touriste" ou "excursionniste". La progression, sans être spectaculaire, n'en est pas moins sensible. De 1,6% avant 1888, elles s'élèvent à 3,4% entre 1888 et 1899 avec une pointe à 5 % au cœur de la période (cf. tableau 34). Or ces chiffres n'épuisent pas la veine des sociétés à pratique touristique primordiale, voire exclusive, car certaines - par exemple l'*Union régionale des cyclistes de Lyon* fondée en 1889^{ftn702}, le *Vélo-club de Pontcharra* déclaré en 1896^{ftn703} ou encore l'*Union vélocipédique de Nanteuil-le-Haudouin* de 1899^{ftn704}... - jettent leur dévolu sur une appellation neutre.

Figure 11. : Maurice Martin : Uniforme et bagage du touriste.



Figure 12. : L'Union vélocipédique de la Sarthe en 1892. Variétés des machines et des tenues.



Ensuite, les véloce-clubs qui, explicitement, inscrivent dans leurs buts l'organisation d'excursions concurremment à la compétition, deviennent majoritaires : 55% au lieu de 47% avant 1888^{fn705}.

Enfin, l'essor est plus spectaculaire quant à l'intégration d'un responsable des promenades parmi les membres de l'organisme de direction : 45% des associations contre 15% jusqu'en 1887 le prévoient^{fn706}. De plus ce dirigeant peut s'appuyer sur un personnel de route plus étoffé. Au *Véloce-club de Bourges*, le " *service des routes* " ne comprend pas moins de huit personnes réparties entre quatre officiers - un capitaine, un lieutenant, un sous-lieutenant et un sergent - distingués par le port de galons sur leur casquette et de deux moniteurs, un infirmier et un professeur de topographie chargé d'aider à l'élaboration des parcours^{fn707}. Ne manque que le mécanicien assez souvent prévu et qui, au *Vélo-club spirimontain*, fait route en compagnie de l'infirmier. Tous deux " *marchent en queue et doivent être munis de leurs boîtes de pharmacie et d'outils* " ^{fn708}. La plus grande ouverture des clubs au tourisme se fait avec le désir de sécuriser au maximum les randonnées et ainsi d'apaiser les craintes des nouveaux adeptes. " *Une voiture d'ambulance* " suit, en mai 1897, la première sortie du *Cycle millavois* qui crée en outre des postes de secours pour ses membres dans les localités environnantes^{fn709}. Le règlement des promenades du *Cycle catésien* va jusqu'à stipuler que

" le capitaine fera ralentir les quatre derniers kilomètres avant l'arrivée pour que les velocemen puissent s'assécher petit à petit. À l'arrivée, il exigera la mise des vareuses, dolmans ou pèlerines pour éviter les refroidissements "

^{fn710}.

Des sociétés jusque là peu investies dans le domaine touristique décident de créer ou de développer les promenades. Ainsi les *Véloce-clubs d'Angers* en 1892 sous l'impulsion du vice-président Clavier, de *Tours* à la fin de 1894 ou *rouennais* qui, à partir de 1889, " *ne s'occupe guère que de promenades* " ^{fn711}. Mais les

témoignages abondent encore de leurs démêlés avec le monde rural. Qu'il s'agisse de membres de la *Société vélocipédique de Vichy*, qui, dans la même excursion, en 1889, sont aiguillés vers un chemin impraticable, puis confrontés à une perche placée en travers de leur route^{fn712}, de L. P. Reichel indigné en 1893 de la malveillance des

“ incorrigibles farceurs qui plantent des pavés à travers le chemin, ou qui, bêtement sournois, cachés derrière leurs portes cochères, lancent sur vous les plus hideux spécimens de la race canine abâtardie ”

^{fn713}

,
ou encore des cyclistes de Nantes qui portent plainte en 1896 contre les agressions brutales dont ils sont l'objet de la part des paysans des environs de la ville^{fn714}. Le contentieux entre cyclistes et ruraux ne s'estompe que lentement^{fn715} et le bagage du touriste isolé comporte encore longtemps un revolver dont certains s'adaptent, pour plus de commodité, au guidon des vélocipèdes.

Pour contrebalancer cette entrave et stimuler le zèle des sociétaires divers encouragements sont mis en œuvre : prime annuelle

“ au membre du Véloce-club havrais s'étant montré le plus assidu aux excursions officielles ”

^{fn716}

,
médaille d'argent au sociétaire du *Sport vélocipédique avesnois*

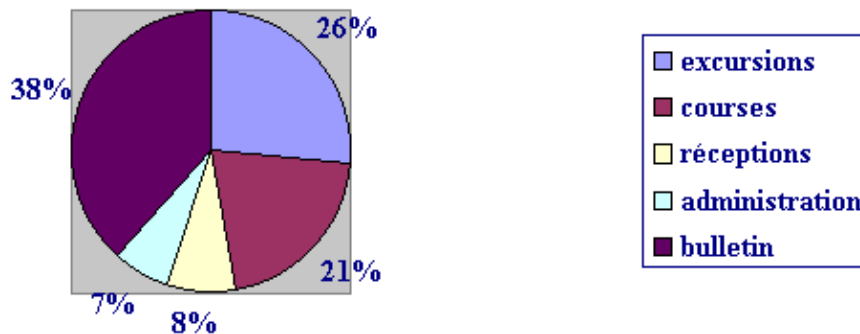
“ ayant effectué le plus grand nombre de kilomètres ”

^{fn717} et surtout participation de la société aux dépenses des sorties. L'*Union cycliste d'Orléans* annonce en 1898 quatre “ *excursions subventionnées par la caisse sociale* ” et parmi

“ quantités de ballades aux environs d'Orléans [...] un certain nombre avec déjeuner subventionné ”

^{fn718}. Le *Bicycle-club rémois* “ *alloue une somme qui ne pourra être inférieure au quart, ni être supérieure à la moitié des cotisations annuelles* ”. Pour certaines sorties, le somme attribuée s'élève à 40F.. En cas d'utilisation du chemin de fer, les frais sont à la charge de la société^{fn719}. Le budget touristique annuel du *Véloce-club havrais* se monte à 300F. en 1899^{fn720}, celui de l'*Union vélocipédique de la Sarthe* oscille entre 350 et 450F. - sans inclure les frais de réception - pour les années 1897 à 1899^{fn721}, soit environ 1/5 des dépenses du club.

Graphique 20. : Les dépenses de l'Union vélocipédique de la Sarthe en 1899.



La périodicité hebdomadaire des sorties n'est plus marginale. Ces promenades ordinaires ou sorties officielles obligatoires, organisées sur la matinée ou la totalité du dimanche, revêtent surtout un caractère hygiénique et convivial. C'est l'occasion de

“ vivre un dimanche entier au grand air, [de] visiter gaiement en compagnie de camarades sincères [...], d'oublier pendant quelques heures les villes et leurs occupations ”

fn722, c'est encore la possibilité de déjeuner dans une charmante auberge :

“ La table d'hôte des hôtels était alors superbement servie ; elle comprenait toujours deux ou trois plats de viande, cuisinés à la vieille mode, et servis à discrétion ; autour, des hors-d'œuvre, légumes, fruits et gâteaux autant qu'on en voulait prendre. Ça coûtait, suivant l'endroit, de 1,50 F. à 2 F. ; dans certains villages, cela descendait à vingt sous [...] Ce bon marché de la nourriture... permettait donc d'héroïques baffrées ”

fn723. Afin de resserrer les liens au sein du club, les membres honoraires, voire les familles, sont conviés à une ou plusieurs de ces agapes au cours de l'année et s'y rendent soit en omnibusfn724, soit par chemin de fer, tramway ou bateaufn725. Divers concours et jeux prolongent ce temps privilégié de convivialité.

Les autres randonnées, sur plusieurs jours, programmées à Pâques, à la Pentecôte, autour du 14 juillet et du 15 août, revêtent un caractère sportif plus marqué. De plus, quoiqu'il ne soit pas exclu des sorties dominicales -

“ la Société vélocipédique métropolitaine augmente l'attrait de la route par de petites conférences archéologiques et topographiques ”

fn726 -, le tourisme de découverte prend tout son sens lors des grands périple où il se nourrit de la visite des curiosités naturelles et archéologiques. Plus exigeantes en disponibilité, en moyens financiersfn727 et en condition physique, les randonnées sont bien sûr moins suivies : 3 à 7 participants quand les promenades en regroupent 15 à 25 à l'Union régionale des cyclistes de Lyonfn728. En outre, les véloci-clubs des grands centres urbains et d'abord ceux de l'agglomération parisienne s'investissent particulièrement dans ce type de pratique qui leur permet d'aller “ à la découverte de la France rurale ”fn729 mais aussi d'autres cités voire de pays étrangersfn730. Par contre, la société toulousaine, la Tortue, fait figure d'exception lorsqu'elle décide de se livrer à des “ études scientifiques au point de vue archéologique, botanique, géographique et photographique ”fn731. En effet, à la différence des clubs d'alpinistes qui peuvent “ apparaître comme de

petites sociétés savantes ”^{fn732}, les associations vélocipédiques, même celles principalement touristiques, n’ont qu’une activité intellectuelle restreinte et ce n’est qu’une infime minorité de leurs membres qui voient dans la bicyclette “ *un instrument essentiellement géographique* ”^{fn733} et rapportent force notes de voyages, se penchent avec assiduité sur les cartes et autres guides, participent aux concours de tourisme ouverts par les sociétés cyclistes - *Union régionale des cyclistes de Lyon* en 1891^{fn734}, *Union vélocipédique scolaire* en 1896^{fn735} -, des organes de presse - *l’Éclair* en 1895^{fn736} - ou des marques de cycles - *Gladiator* en 1896^{fn737} - ou encore s’adonnent à la photographie. Le “ *Photocycliste* ”, du nom d’un ouvrage paru en 1897^{fn738}, même muni d’un appareil dit “ *de poche* ”, doit porter près de 2 kg. de matériel

- “sac de 9x12 contenant son appareil, le viseur, le verre dépoli et la vis clé, ses châssis au nombre de trois ou de six et tous chargés de plaques ”

^{fn739} - et adapter à son guidon un porte-bagages droit sur lequel, pose oblige, il fixe son appareil lors des prises de vue. Dans le meilleur des cas, ces diverses contraintes cantonnent à quelques unités l’effectif des photographes dans les clubs.

Avec l’extension du calendrier, les assemblées générales deviennent l’occasion d’égrener de longues listes de randonnées assorties d’un kilométrage élevé. En 1890, les 21 promenades du *Véloce-club nancéien* totalisent 1041km^{fn740}, en 1893, les 41 de l’*Union vélocipédique de la Sarthe* représentent “ près de 2000km ”^{fn741}. Le bilan de la *Société vélocipédique métropolitaine* peut faire état de 50 randonnées en 1892 - le club ne pratique pas de trêve hivernale - pour un kilométrage de 4015km. Trente membres ont effectué plus de 500 km et au total, les sociétaires ont parcouru 67 137km, soit 1800 de plus qu’en 1891^{fn742}. Là où les coureurs s’enorgueillissent de leur classement, les touristes font valoir les distances qu’ils couvrent.

A la croissance du tourisme ne correspond pas une transformation du comportement de ses pratiquants. Comme leurs prédécesseurs, ils rechignent à l’adoption d’un costume de sortie (cf. Figure 12) et la plupart des quelques groupements qui le prévoient dans leurs statuts, s’ils en font une description minutieuse^{fn743}, précisent qu’en dehors de la casquette, il est facultatif.

En outre, n’est pas souvent respectée la discipline dont font preuve les membres du *Vélo-sport lorientais*

- “ À 4h30 du matin, nos cyclistes, au nombre de 25, placés en 8 rangs espacés de 30 mètres, partaient du siège de la société au signal de M. Lair père, capitaine de route, dirigeant la marche, également à 30 mètres en avant... Partis à une vitesse de 12 à 14 kilomètres à l’heure, nos vélocipédistes ont continuellement gardé cette allure ”

^{fn744} ou de l’*Union vélocipédique du Louvre* :

“Quel ordre, mes amis, pour le départ, les arrêts dans les côtes ! Oh ! S’il fallait faire marcher non pas à la baguette mais au sifflet certaine société que je connais bien, la chose ne serait pas facile

”^{fn745}. En effet, les errements déjà relevés avant 1888, se perpétuent. E. Gendry, président du *Véloce-club des Côtes-du-Nord* en témoigne :

“ Le capitaine de route, personne à ma connaissance ne l’a jamais écouté. Il suivait le train mais ne le réglait pas du tout ” et de poursuivre en évoquant “ les emballages ”

dans les côtes, causes de “ *la dislocation du groupe* ” et le retour effectué “ *avec plus de débandade encore* ”^{fn746}. Les promenades de courte distance de la *Société vélocipédique d’Argenteuil* s’effectuent bien

“ capitaine et lieutenant de route en tête, fanions déployés

” mais lors des excursions plus longues, chaque participant

“ fonçait, chacun pour soi, avec la volonté de semer et de claquer le plus de camarades possible ; il y avait des envolées brusques, des séances de train forcené, des défaillances, des fringales, des retours, des revanches impitoyables ”

fn747

Nous voilà bien loin de la rigueur du modèle conscriptif. L’individualisme, le goût de la vitesse et de l’affrontement prévalent.

Pour expliquer ces manquements à la règle, certains mettent en cause

“ la légèreté du recrutement [...] qui s’inquiète peu ou prou des différences sociales [...] prend jeunes et vieux ”

et en conséquence recommandent

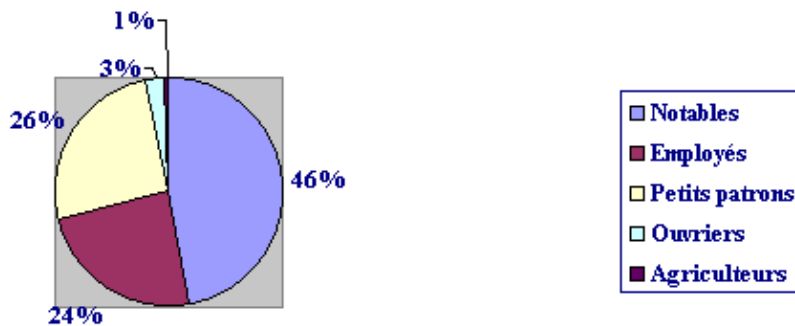
“ une certaine homogénéité morale (lisons sociale) et physique ”

de l’effectif^{fn748}. La *Société vélocipédique métropolitaine* -

“ société d’élite, recrutée avec le plus grand soin, composée d’hommes que l’âge, la situation sociale, l’éducation prédisposaient à l’état de société ”

^{fn749} - est donnée en exemple. Le même état d’esprit règne à *la Tortue* qui cherche à “ réunir ceux dont l’éducation et le caractère sont en harmonie ”, qui n’accepte “ que des gens bien élevés et de commerce agréable ” et compte en 1899 “ environ 200 membres pris dans le commerce, l’université, le corps médical, la magistrature, le barreau, etc., tous gens sérieux et de bonne compagnie ”^{fn750}. Évitions pourtant d’en conclure à une correspondance absolue entre classes aisées et sociétés de touristes, se démarquant de véloce-club non-spécifiques au recrutement plus mêlé. Une statistique établie à partir de 17 sociétés^{fn751} révèle bien une présence plus affirmée des notables (46,8% contre 35,4% pour l’ensemble des associations), mais la bourgeoisie populaire, avec 49,8% reste dominante^{fn752}.

Graphique 21. : Statut social des membres des sociétés de tourisme (1888-1899).



La lenteur, le goût de la contemplation, du contact avec la nature n'est pas l'apanage des catégories riches. À Toulouse se côtoient, en 1899, *la Tortue* avec seulement 12,8 % d'employés et les *Touristes languedociens* qui en comptent 50 %. À Marseille, les trois sociétés l'*Est-vélo*, le *Guidon gaulois* et le *Vélo-Mirabeau* n'accueillent que 18,2 % de notables, contre 34,6 % d'employés et 4,6 % de petits patrons alors que la *Réunion des membres du T.C.F.* et l'*Union vélocipédique de Provence* sont peuplées par 80 % de notables^{ftn753}.

Le tourisme pénètre même fortement le monde ouvrier dans la conurbation de Lille-Roubaix-Tourcoing^{ftn754}. Assurément les sociétés les plus puissantes, celles qui retiennent l'attention de la presse spécialisée, recrutent parmi les couches aisées mais les documents d'archives nous invitent à ne pas oublier qu'il existe aussi de nombreux groupements, plus restreints, à effectif populaire.

Enfin la pratique touristique ne suit pas une courbe ascensionnelle continue. L'engouement du début des années 1890 s'atténue par la suite. Les excursions sur plusieurs jours disparaissent à l'*Union vélocipédique de la Sarthe* après 1895 et P. de Vivie, alias Velocio, note en 1897 dans *le Cycliste* :

ftn755

Pourtant, ce tourisme "banlieusard", ces sorties de proximité déclinent également.

Les excursions dominicales du *Véloce-club havrais* "assez bien suivies" en 1892 ne sont plus que "peu suivies" en 1897^{ftn756}. Même constat au *Véloce-club d'Angers* ou à l'*Union vélocipédique de la Sarthe* dont les sorties moins nombreuses - le nombre moyen annuel descend de 15 (1893-1895) à 8 (1896-1899) - sont aussi moins fréquentées car les

"sociétaires ont formé des petits groupes pour excursionner le dimanche et, oubliant le pauvre capitaine de route, de faction au balcon du siège social, ils ont organisé un certain nombre de petites promenades officieuses au détriment bien entendu de la sortie officielle"

^{ftn757}. Au *Véloce-club de Tours*, après une année 1895 satisfaisante, l'élan se ralentit. Deux "chefs de marche" démissionnent en 1896 et au début de 1897, le club réinstalle les courses abandonnées à la fin de 1894.

En dépit de réels progrès, le mouvement touristique peine donc à s'affirmer face à la tradition compétitive qui, contrairement à ce que pourrait le laisser penser les buts inscrits en tête des statuts - ils n'évoquent plus qu'à 38% contre 96% auparavant l'organisation de courses^{ftn758}, l'évidence n'a probablement plus lieu d'être formulée - reste vivace. D'ailleurs, dans le même temps, l'objectif de "propager le sport vélocipédique" progresse fortement, de 5 à 21%^{ftn759}, tendance que confirme l'évolution des compétitions internes.

Le processus de sportivisation des activités internes amorcé dans les années 1883-1884 se poursuit. L'affrontement entre membres d'une même société prend plus d'ampleur du fait de l'intégration, dans la plupart des calendriers, de courses de classement, avec ou sans handicap, et de championnats. Certaines

associations axées prioritairement sur le tourisme, comme l'*Union régionale des cyclistes de Lyon*, sacrifient même au rite^{ftn760}. D'autres qui ne les avaient pas inscrits dans leurs statuts, les introduisent ultérieurement. Par exemple, l'*Union vélocipédique de la Sarthe* n'institue qu'en 1897 - six ans après sa création - des compétitions internes de 1, 5, 25 et 50km^{ftn761}, le *Véloce-club havrais* ajoute à son épreuve initiale de 80km deux autres de 2 et 100km en 1895^{ftn762}, le *Vélo-club d'Annecy*, fondé en 1888, fait courir son premier championnat en 1891^{ftn763}. Autant de décisions motivées par le désir de dynamiser la vie du groupe. Les dirigeants du *Vélo-club d'Annecy* veulent ainsi " *secouer un peu la torpeur* " ^{ftn764} de la société. Ils appellent chacun à se pénétrer

“ du principe que toute société repose sur les jarrets d'acier de ses membres ”

avant de conclure :

“ Ne nous endormons pas dans les délices de Capoue ! Il faut bouger, il faut s'entraîner ”

ftn765

Que l'*Union vélocipédique de St-Ouen* propose à ses membres un calendrier à la fois varié et dense - il ne compte pas moins de dix organisations^{ftn766} - n'illustre le vécu que de quelques associations. Très majoritairement prévaut en fait un programme constitué de deux à quatre compétitions avec une nette prédilection pour un championnat de vitesse et un autre de fond, dont les lauréats reçoivent trois types de récompenses : médaille et/ou somme d'argent, diplôme voire inscription à un tableau d'honneur et surtout une troisième qui, d'une durée annuelle, symbolise la pérennité de l'épreuve, le lien entre le passé et l'avenir et consiste dans le port d'un insigne, d'un brassard ou d'un maillot que le vainqueur devra rendre juste avant l'édition suivante. L'importance des championnats, épreuves-reines du calendrier, implique un grand sérieux organisationnel, à commencer par une mesure exacte des distances, comme le prouve le compte rendu des opérations réalisées à l'occasion de l'étalonnage du championnat de fond de tricycles de la *Fédération du Haut Rhône* :

ftn767

Au virage de Lucey, ils positionnent une planche de chêne portant l'inscription

“ Fédération du Haut Rhône, championnat 50km tricycles, virage...[contre]... un fort poteau planté à 969m au-delà de la borne n° 30 à droite ”

ftn768. La même attention préside à la mesure des distances des brevets de 100km - ils sont décernés par diverses fédérations à l'imitation de l'*U.V.F.* qui en adopte le principe à son congrès de 1889 sur une proposition de M. Martin -, eux aussi disputés sur un parcours en aller et retour et que les sociétés couplent parfois avec leurs championnats de fond.

L'institutionnalisation de plus en plus affirmée, la rigueur organisationnelle croissante des championnats de clubs n'impliquent toujours pas la mise en place d'un système pyramidal bien hiérarchisé. Les championnats de villes, d'arrondissements, de départements ou de régions dépendent encore du bon vouloir, ou plutôt de

l'ambition, des associations^{fn769}. L'Union vélocipédique de Tourcoing décide d'organiser celui de la localité^{fn770}, l'Union sportive beauvoisine en prévoit un pour son arrondissement^{fn771} comme le Véloce-club abbevillois^{fn772}, la Société vélocipédique de St-Brieuc instaure le championnat des Côtes-du-Nord à partir de 1891^{fn773}, le Véloce-club d'Amiens ceux de la Somme dès 1888^{fn774}, un championnat de Normandie est couru en 1889 et 1893 à l'initiative du Véloce-club havrais^{fn775}, un autre, de Bretagne, voit le jour en 1889 sous l'impulsion du Véloce-club rennais^{fn776}...

Les efforts de structuration menés par l'U.V.F. sont peu suivis d'effets. En dépit de la présence dans le règlement de courses en 1895 de deux championnats de 2 et de 100km tant au niveau régional que départemental, la commission des sociétés est encore à les présenter comme exceptionnels en 1898^{fn777}. Entre les championnats de France et ceux des sociétés, l'anarchie règne. Aucune hiérarchie cohérente n'est en place et quand existent des épreuves départementales ou régionales, la participation est ouverte à tous, sans sélection préalable comme pourrait l'être l'obligation d'avoir remporté un championnat local ou de s'y être bien classé.

En dehors des championnats ou des courses de classement, la volonté manifeste de stimuler l'émulation entre les membres prend d'autres formes. Les sociétés proposent et contrôlent des records. L'Union vélocipédique des Ardennes en compte 25^{fn778}, cas exceptionnel, car l'entrée des sociétés dans " le temps du record " ^{fn779} se limite généralement à un parcours routier aisément contrôlable : Tour du lac au Vélo-club d'Annecy, Sens-Pont-sur-Yonne-Sens au Vélo-sport de Sens ou Le Mans-Écommoy-Le Mans à l'Union vélocipédique de la Sarthe, record pour lequel, selon le président du club, Léon Bollée,

“ chacun est prêt à aider un ami même si cet ami menace d'éclipser momentanément la gloire de son entraîneur ”

^{fn780}

C'est en effet une saine concurrence, source d'union et non de division, que cherchent à instiller les associations. Aussi la forme la plus exacerbée de compétition - les matches - se déroule-t-elle de plus en plus sous le contrôle de la société. Au Sport vélocipédique d'Angoulême, aucun de ces duels ne peut être proposé

“ sans y avoir au préalable été autorisé par le comité ”

^{fn781}. Le Guidon sanflorain prévoit dans ses statuts l'épreuve du " brassard numéro 1 ", insigne décerné au vainqueur d'un match sur 2km et dont le détenteur doit accepter tous les défis internes qui lui sont lancés^{fn782}.

Le renforcement du calendrier des épreuves internes déborde ainsi le cadre de la seule animation de la vie associative et vise à resserrer les liens entre les membres tout en améliorant leurs qualités physiques, deux conditions nécessaires à la constitution d'un groupe de compétiteurs apte à concourir pour la renommée de la société. En effet, la primauté sportive devient un enjeu entre véloce-clubs. Pour l'atteindre, certains ne se contentent pas de concevoir des championnats mais accordent en plus des facilités à leurs bons éléments, lesquels sont d'ailleurs rarement nombreux car, le niveau de la compétition s'élevant, s'excluent d'eux-mêmes

“ tous ceux qui n'avaient eu ni le temps, ni le courage de s'entraîner, persuadés de n'avoir d'autre chance que d'être ridicules [et] s'étaient décidés aux rôles de spectateurs et d'applaudisseurs ”

^{fn783}. Les aides apportées peuvent consister dans le prêt d'une machine performante^{fn784}, l'octroi de frais de déplacement, le paiement des montants d'inscription ou encore la fourniture d'entraîneurs, en contrepartie de la rétrocession d'une part des gains. La victoire ou le bon résultat, lors des réunions de courses, des brevets,

des championnats ou tentatives de records - autres que locaux bien sûr -, rejaillit sur la société.

Toutefois l'esprit de club, le désir qui pousse les membres d'un même groupement à défendre leurs couleurs et à essayer d'affirmer leur supériorité sur les associations rivales, s'exprime plus particulièrement à l'occasion de rencontres interclubs.

Pour la France, l'origine est à rechercher dans le célèbre " *match des douze* " qui, le 1^{er} décembre 1889, oppose sur la piste de St Augustin, à Bordeaux, six membres du véloce-club des bords de la Gironde à six Parisiens, dans une course de 6000m et une autre de 50km. Deux mois auparavant, en Angleterre, le *Catford cycling club* et le *Polytechnic cyclingclub* inauguraient ce type de compétition qui se perpétue en 1890. Au mois de mai s'affrontent, sur la route de Reims à Chalons, en un " *match des dix* ", cinq Rémois et cinq Parisiens. Un autre a lieu à Cognac. La presse soutient l'innovation ; *la France cycliste* en chante les vertus dans ses colonnes :

“ La course par équipe développe l'esprit de corps [...], les plus forts cherchant à aider au maximum les moins forts ”

ftn785

La revue s'enflamme jusqu'à évoquer la création de championnats interclubs départementaux, régionaux, nationaux et même internationaux^{ftn786}. L'année suivante, le *Véloce-club de Bayonne-Biarritz* inclut dans sa réunion du lundi de Pentecôte une course interclubs qui consacre le *Véloce-club bordelais* face au *Véloce-club d'Angers*. En juin, le *Club des cyclistes de Paris* lance un défi à tous les groupements français sur 100km à cinq contre cinq et l'emporte aussi bien face au *Sport vélocipédique parisien* qu'à la *Société vélocipédique métropolitaine* ou qu'au *Vélo-club d'Orléans*. En août Amiens et Abbeville accueillent des courses par équipes que la Fédération vélocipédique du Nord est la première à intégrer à son règlement promulgué le 14 février 1892 :

“ Le but des courses d'équipes étant de faire valoir et ressortir l'ensemble (soit comme vitesse, soit comme fond) des coureurs et amateurs d'une société, tout le vélo-club a donc intérêt à accepter leur création ”

^{ftn787}. Mais les sociétés du Nord adhèrent peu au projet. D'ailleurs dans le reste de la France, même si en 1892 les Havrais invitent les véloce-clubs de treize départements du nord-ouest à venir se mesurer sur 115km afin " d'établir un classement sérieux, juste et raisonné des sociétés vélocipédiques de la région " ^{ftn788}, même si en 1893 des équipes du Doubs et du Jura s'opposent dans une épreuve de 100km, le mouvement manque de dynamisme et de coordination. Ce n'est qu'au sein de l'*U.S.F.S.A.* qu'il acquiert vigueur et pérennité.

Les dirigeants de l'Union, désireux d'affirmer sa spécificité et convaincus des vertus de ces compétitions, en parfaite harmonie avec l'esprit amateur, les codifient précisément et en font une des bases de l'activité cycliste de la fédération. À partir de 1893, ses sociétés sont conviées à se mesurer sur une distance de 50km, sur route, par l'intermédiaire de six coureurs dont seuls les quatre premiers compteront pour le calcul des points. Le départ s'effectue groupé et le classement est établi à partir des places d'arrivée, l'équipe gagnante étant celle qui arrive au total le plus faible. La première édition, courue le 14 mai 1893, sur le parcours Versailles-Les Mesnuls et retour attire six équipes. Ce " *challenge vélocipédique* ", dont le prix consiste dans la garde d'une coupe sur laquelle sont gravées les noms des associations victorieuses, change d'appellation en 1895 et devient " *challenge des équipes premières* " du fait de la création d'une épreuve identique entre les " *équipes secondes* ". La même année, l'Union institue aussi le challenge interfacultés couru sur piste^{ftn789}, comme le

seront ceux destinés aux magasins (1896) et aux corporations (1897). Par contre le challenge interscolaires fondé en 1896 se déroule sur un parcours routier de 30km. Avec ce large panel, les courses par équipes rythment le calendrier de la fédération amateur. *Les Sports athlétiques* leur consacrent maints articles, soit qu'à propos des challenges sur route, ils évoquent la méthode d'entraînement - " *habituer les coureurs à un train vif mais non pas exagéré* " [fn790](#) - ou la tactique de course -

“ pendant le trajet, essayer de fréquents démarrages et finir la course par un rapide déboulé de 7 à 800 mètres ”

[fn791](#)

-, soit qu'ils soulignent l'état d'esprit des concurrents et c'est le plus important:

“ Cette besogne de préparation s'est accomplie en silence, chacun des équipiers cherchant plus à progresser pour assurer la victoire de son club qu'à attirer l'attention sur son nom par une vaine réclame ”

[fn792](#). Les résultats probants obtenus par l'*U.S.F.S.A.* - en 1897, le challenge des équipes premières rassemble, sur l'itinéraire Chartres-Bonneval et retour [fn793](#), 18 sociétés, soit 108 coureurs - incitent la *Fédération cycliste des amateurs français (F.C.A.F.)*, fondée en mars 1896, et l'*U.V.F.* à s'engager dans la même voie, en 1896 [fn794](#) pour l'une et 1897 pour l'autre [fn795](#).

En revanche, les véloce-clubs hésitent à programmer eux-mêmes de telles confrontations - " *le match de l'amitié* " [fn796](#) qui, en septembre 1897, oppose le *Vélo-cycle rennais* à l'*Union vélocipédique de la Sarthe* fait exception - à cause souvent d'un effectif insuffisant de coureurs d'autant que les sociétés sont à la merci de voir une partie d'entre eux s'exonérer de participation pour s'aligner au départ de telle ou telle épreuve dotée de prix en argent [fn797](#) ou pour honorer un contrat passé avec un marchand de cycles [fn798](#). Les efforts des dirigeants visant à promouvoir les valeurs collectives se heurtent ainsi à l'individualisme exacerbé par l'appât du gain. Toutefois, si la solidarité atteint rapidement ses limites dans le monde de la compétition, les épreuves internes, le soutien aux coureurs de la société et les quelques interclubs disputés concourent à une meilleure cohésion de l'association à côté d'activités plus nettement conviviales.

En dehors des activités sportives - promenades et compétitions - la convivialité a essentiellement pour cadre le théâtre des réunions, à savoir presque exclusivement un local dépendant d'un café ou d'un hôtel. En effet, parmi les 10% d'associations qui choisissent une autre localisation - la mairie ou la demeure du président [fn799](#) - pour abriter leur siège social, une bonne partie n'y tiennent pas leurs assemblées. C'est ainsi qu'en Vendée, le *Vélo-sport des Moutiers* ou le *Véloce-club mortagnais*, alors qu'ils ont comme domicile statutaire l'adresse du président, se réunissent, pour l'un au café des Cyclistes [fn800](#), pour l'autre chez les cafetiers et hôteliers de la ville à tour de rôle [fn801](#). Un même roulement se pratique aux *Véloce-clubs de Cousolre* [fn802](#) ou de *Maubeuge* [fn803](#), dont le siège social est fixé à la mairie. Quant à la *Société vélocipédique de St-Brieuc*, qui, dans un souci de respectabilité, demande et obtient une vaste salle de réunion à l'Hôtel de ville, elle ne l'occupe que brièvement et préfère s'installer au premier étage du café Jouhaux [fn804](#).

Les associations cyclistes privilégient les établissements renommés du centre ville, de préférence situés sur

“ les routes principalement fréquentées par les cyclistes ”

[fn805](#)

- l'avenue de la grande armée à Paris, par exemple - ou en bordure des places centrales. C'est ainsi que

“ le Cycle catésien [Le Cateau] quitte la petite salle des dames Grésillon [...] pour une grande salle du café de la place munie d'un balcon sur la Grand' Place ”

ftn806

De plus l'*Union vélocipédique de la Sarthe* scelle en 1893 une plaque de marbre au balcon de son siège social en remplacement de l'écusson de toile précédemment installé^{ftn807}, la *Roue cassée de Mouvaux* exige du cafetier que le titre de la société soit ajouté comme deuxième enseigne^{ftn808}, l'inscription “ *Cercle du Véloce-club* ” barre la façade du café Jeanneau où se réunit le *Véloce-club de Beaufort-en-Vallée* (cf. Figure 13). Les cyclistes en société s'affichent au cœur de la localité et affirment visuellement leur présence.

Quelques groupements s'engagent par bail auprès de propriétaires. Pour 150F., le *Véloce-club yvetotais*

loue “ une grande salle située dans les dépendances de l'hôtel du Lion d'Or [avec] une grande table et un poêle, en outre le bailleur fournira des chaises ou banquettes en quantité suffisante à chaque réunion

”^{ftn809}. Le *Vélo-club d'Annecy* partage avec le *Club alpin* et la société nautique les 400F. que coûtent

“ une grande salle et un salon contenant quatre grands placards pouvant servir de bibliothèque et un lavabo et un porte-voix faisant communiquer les salles avec le café de la Porte ”

ftn810

Toutefois les locaux sont le plus souvent mis gracieusement à disposition contre le service des consommations, les sociétés profitant de la concurrence que se livrent les cafetiers^{ftn811}.

Dans les grandes villes, comme à Marseille pour laquelle nous disposons de sources précises - la demande d'autorisation enclenche une enquête de police portant entre autres sur les caractéristiques du lieu de réunions afin de vérifier qu'il ne masque pas une salle de jeux - le siège social différencie clairement les associations. Celles à recrutement plus populaire se satisfont, dans des estaminets de quartier, de pièces parfois exigües -

“ 5m² séparés par un double-rideau de la grande salle du café ”

^{ftn812}, pour *Marseille-vélo* - qu'elles n'occupent qu'un soir par semaine sans bourse délier. La *Société vélocipédique des Bouches-du-Rhône*, plus huppée, dispose par contre à son gré, près du centre - le long du cours Belzunce - de deux salles respectivement de 85 et 17m² en échange d'un paiement annuel de 240F^{ftn813}. La *Réunion des membres de Marseille du Touring club de France* engage même 900F. pour un vestibule, une salle de billard avec piano, une salle de consommation et une bibliothèque^{ftn814}. Le lieu de réunion se mue alors en véritable cercle

avec “ un certain nombre de biens de confort qu'il était plus commode d'avoir de façon collective que de façon individuelle

”^{ftn815}.

Ces “ *biens de confort* ” incluent parfois un garage que le *Club des cyclistes de Nantes* dote d’un gardien auquel les membres peuvent confier le nettoyage et l’entretien de leur machine. De plus cette

“ vaste remise communique avec un vestiaire qui est, par son installation intérieure, le dernier mot du raffinement désiré par un cycliste ”

fn816

Pourtant nous sommes encore bien loin des hôtels particuliers que possèdent les clubs sélects de la capitale, à proximité du Bois de Boulogne. Le local “ *merveilleux* ” de l’*Omnium*, rue Spontini, renferme salons de réception, salle de bar au rez-de-chaussée,

“ installation unique de douche, de massage, de bains ”

au premier étage et une salle de boxe et d’escrime au second^{fn817}. Le même luxe règne dans le “ *petit château Louis XV*qu’encadre un parc verdoyant ” où siège, rue de la Ferme, l’*Artistic club*^{fn818}. C’est dans un tel cadre que M. Leblanc place le début de *Voici des ailes* avec grooms, valets de pied, pavillon réservé aux dames, garage...^{fn819} Le sport y laisse la place au goût de la représentation.

fn820

Figure 13. : Le siège social du *Véloce-club de Beaufort-en-vallée* (Maine-et-Loire).

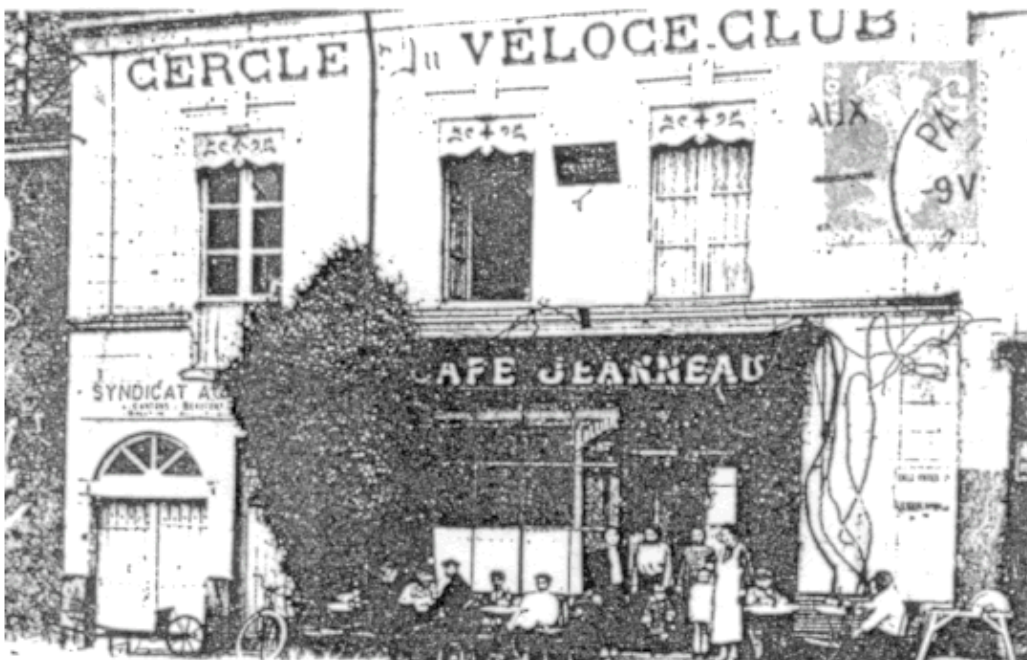
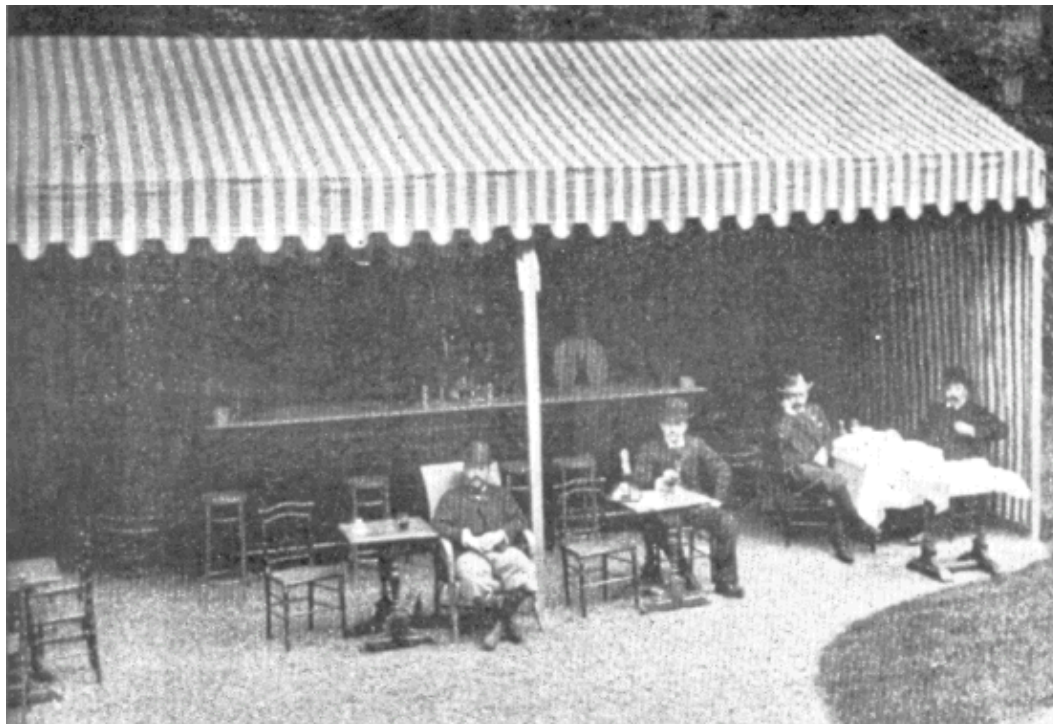


Figure 14. : Le bar de l'Artistic cycle-club.



fn821

La conversion de ces sociétés - elles n'ont plus de vélocipédique que le nom - en authentiques cercles n'échappe pas au fisc qui, en 1897, leur réclame la taxe de 20 % du montant des cotisations, prévue par la loi du 16 septembre 1871, mais dont avaient été exemptés trois ans plus tard - loi du 5 août 1874 - les groupements sportifs " sous condition de ne pas avoir de réunions quotidiennes " fn822. Les interventions d'une commission de protestation composée de membres influents - hommes politiques, directeurs de journaux - des grands clubs repoussent la menace et permettent dorénavant à toutes les associations sportives de pouvoir s'assembler quotidiennement sans crainte d'être imposées fn823.

Quoiqu'il en soit de sa taille, de son confort, le siège social devient le lieu d'une sociabilité plus nourrie que précédemment. Au minimum une fois par semaine, les adhérents ont le loisir de s'y rencontrer pour discuter des affaires du club, des promenades ou des courses à venir ainsi que d'y prendre connaissance des journaux et revues vélocipédiques auxquels s'abonnent la plupart des sociétés.

La présence d'une véritable bibliothèque avec livres, cartes, guides et itinéraires est par contre moins fréquente. Les trois cents volumes que renferme celle du *Club des cyclistes ardennais* fn824 ou de la *Société vélocipédique du Loiret* fn825 tiennent de l'exception. De même, en dépit des multiples sujets possibles - exposés techniques, cours de topographie, récits de voyages - les conférences sont très peu fréquentes, voire inexistantes dans une majorité de sociétés. Pas plus que dans leurs sorties touristiques, les cyclistes associatifs ne se soucient d'ajouter une dimension " savante " à leurs réunions. L'absence ou la faible présence d' " intellectuels " corrobore en partie - l'aspect financier ne doit pas être exclu - les difficultés que connaissent les bulletins de clubs à se maintenir longtemps, faute d'auteurs.

Les sociétaires sont hommes plus pratiques. Ils peuvent emprunter au local du *Touring-club de Valence* des “ altimètres, des compteurs kilométriques ”^{fn826}, utiliser une “ pompe à pneumatique ” à celui du *Véloce-club de Tours*^{fn827}, voire s’entraîner sur home-trainer au café Gil, siège du *Véloce-club béarnais*^{fn828}. Ici la décoration, à base d’affiches publicitaires de marques de cycles ou de réunions de courses, et l’annonce des principales nouvelles parvenues par télégramme^{fn829}, là le dépôt de “ catalogues illustrés... des meilleures marques ” et “ un tableau indiquant les bonnes occasions ”^{fn830} contribuent à accentuer l’atmosphère vélocipédique de cette convivialité.

Le siège social est aussi le lieu d’une sociabilité de type plus traditionnel à base de jeux d’intérieur. Les statuts de la société lilloise *Les Copains* portent l’organisation de concours de piquet^{fn831}, le *Cyclophile lyonnais* prévoit au cours du mois de mars 1898 un concours de billard, une soirée intime, un concours de jacquet, d’échecs et de dames^{fn832}, simples exemples d’activités communément répandues au sein des véloce-clubs. Bien que les statuts stipulent obligatoirement l’interdiction des jeux d’argent tels que “ *baccara, lansquenet, trente et un, chemin de fer, roulette, tour du monde...* ”, que les autorités veillent à ce que les salles des sociétés ne communiquent pas avec celles des cafés, vérifient qu’aucun meuble ne peut laisser supposer que le local deviendra un tripot et que n’existe ni judas ni sonnerie d’avertissement destinés à déjouer une descente de police, le jeu gangrène certaines sociétés, surtout méridionales, s’il faut en croire les documents d’archives^{fn833}.

Occasionnellement des manifestations tranchent sur le train-train des rencontres ordinaires. Ce peut être l’accueil de clubs ou de cyclistes de passage, accueil que le *Vélo-club d’Annecy*, compte tenu de l’attrait touristique de la ville, est contraint de réserver à

“ ceux qui se seront fait annoncer officiellement

”^{fn834}. Des événements internes - anniversaire du club, inauguration de son fanion, succès probant d’un sociétaire, départ d’un autre au service militaire... - fournissent d’autres occasions de réceptions et de discours autour du traditionnel punch.

L’hiver surtout, et de plus en plus fréquemment au fil du temps, les véloce-clubs mettent sur pied des fêtes plus ambitieuses tels que concerts, revues et autres bals. La lecture de la presse nous submerge d’exemples. Relevons en quelques uns :

er

fn835

ftn836

ftn837

ftn838

L'organisation de telles soirées atteste d'évidentes visées de cohésion interne - les membres honoraires, les familles des adhérents sont conviés - mais aussi la recherche d'un surcroît de réputation. Le *Véloce-club havrais* programme son bal pour imiter " *les grandes associations* " de la ville et il choisit la salle de la lyre havraise, louée pourtant 800 F., car

“ c'est chez elle que se donnaient les bals chics et nous voulions un bal chic ”

ftn839. Le succès de la manifestation rejaillit sur la société qui aspire à être reconnue pour sa compétence et sa puissance organisationnelles - la réussite d'une telle opération suppose de constituer une commission spécifique et de mobiliser un grand nombre de bénévoles -, pour son souci de la bienfaisance et pour sa faculté à attirer des personnalités, désir que le *Vélo-club d'Annecy* teinte d'une volonté d'harmonie sociale.

“ Le plus beau à notre avis est d'avoir su réunir sans les froisser toutes les classes de la société, depuis le préfet, premier magistrat du département jusqu'au plus humble de ses administrés. Quelques bals comme celui du Vélo-club et c'en est fait de ces divisions qui portent un si grand préjudice aux intérêts d'Annecy ”

ftn840

Enfin, le plus utile des grands rassemblements festifs est le banquet. Quoique les statuts y fassent rarement référence, très peu de sociétés ne rassemblent pas leurs membres, au moins une fois l'an, autour de ce repas rituel, principal temps fort de la convivialité associative. Sa tenue coïncide en effet avec un événement important : anniversaire de création de l'association, assemblée générale, championnat ou grande sortie, fête du club. Les plaisirs de la table méritent la nomination d'une commission qui prend grand soin du choix du repas et de la décoration de la salle^{ftn841}. Le sérieux de l'organisation n'exclut pas l'humour, bien au contraire. Le menu que rédige l'*Union vélocipédique savoisienne* en fait foi :

ftn842

À côté d'un certain caractère ostentatoire avec la présence, sur invitation, de telle ou telle autorité, de représentants de sociétés vélocipédiques amies, parfois de membres d'autres associations locales et enfin de chroniqueurs, ces agapes se déroulent dans un climat de concorde et de bonne humeur. À la fin du repas, les discours, les toasts, les chansons - certaines composées à la gloire du club^{fn843} - célèbrent le succès du cyclisme, ceux de la société, l'amitié, la camaraderie qui y règnent. La cérémonie bacchique est ainsi l'occasion de rappeler les principes de la vie en commun et les bienfaits de l'association.

Cette valorisation de la bonne intelligence au sein du groupe trouve son prolongement dans la sollicitude dont il fait preuve à l'égard des sociétaires en difficultés. Pourtant les statuts se révèlent assez muets - mais ce silence relatif vaut aussi pour les formes festives de la sociabilité - quant à l'assistance que le club apportera. Les fondateurs laissent le soin aux comités successifs d'apprécier les situations et les mesures de soutien à envisager. Les secours se conçoivent dans la discrétion : au *Vélo-club de Beaurepaire*, ils sont alloués par le comité " *après enquête secrète* " ^{fn844}. L'aide intervient essentiellement à la suite d'accidents survenus en course ou en promenade. Elle prend la forme du rapatriement du blessé à son domicile aux frais de la société et du paiement partiel ou total des dépenses médicales. Le *Bicycle-club rémois* formalise son action. Il étend

“ la gratuité des soins du médecin de la société ”

^{fn845} à toutes les blessures résultant de l'usage du vélocipède, même celles subies en dehors des activités du club. De plus,

“ pour toutes les autres maladies ou affections, le médecin de la société réduit de 50% son tarif ordinaire ” pendant que “ le pharmacien de la société [offre] une réduction considérable sur tous les médicaments qui sont nécessaires aux sociétaires ”

^{fn846}

Les quelques sociétés qui constituent une caisse de secours spécifique ne le font pas dès la fondation mais quelque temps après. Le *Véloc-sport rémois* créé en 1889 attend un an avant d'instaurer une caisse alimentée par une cotisation de 0,50F. par trimestre

“ pour venir en aide aux membres actifs qui auraient à subir une incapacité de travail occasionnée par un accident ”

^{fn847}. Le *Cyclophile voironnais* décide deux ans après sa création de donner

“ deux francs par jour pendant les dix premiers jours, celui de l'accident compris, et un franc cinquante par jour pendant les dix jours suivants ”

^{fn848}

si l'inaptitude au travail est complète. Le *Pédale de Ste-Maure*, constituée parmi les ouvriers de la localité, institue même une véritable société de secours mutuel avec indemnité en cas de maladie et versements à la caisse nationale des retraites^{fn849}.

La défense en justice est plus courante et s'applique en cas d'agression et d'accident imputables à un tiers. L'*Union vélocipédique de la Sarthe* qui met en cause

“ les chevaux laissés libres en avant des attelages et surtout les chiens de garde non tenus à l’attache [...] a résolu, lorsque des faits graves lui seraient signalés et les propriétaires dûment avertis, de se porter solidaire pour obtenir réparation au profit des sociétaires lésés, soit en soutenant leur action en justice, soit en leur prêtant main-forte pour assurer la liberté de la circulation ”

fn850

Le *Véloce-club briviste*, imité par quelques sociétés du Lot (*Union vélocipédique de Gramat, Véloce-club martelais...*) s’engage à se charger du procès au nom des victimes mais “ à leurs risques et périls ”fn851.

De même que les secours, la présence aux funérailles d’un sociétaire est assez peu évoquée dans les statuts. Là encore les décisions interviennent ultérieurement. Au *Vélo-club d’Annecy*, fondé en mai 1888, la question se pose en mars 1889 à la suite du décès d’un membre. Le bureau convoqué spécialement décide alors que les adhérents assisteront à l’enterrement porteurs de leur insigne et qu’ils participeront pour moitié avec la caisse à l’achat d’une couronne. L’assemblée générale de 1890 convient ensuite d’apposer, au siège social, un tableau rappelant les noms des sociétaires décédés. Enfin, le 23 avril 1891, le bureau ordonne la présence aux sépultures des pères et mères des membres actifs^{fn852}. En fait, contrairement à ce que pourrait laisser penser la seule prise en compte des textes fondateurs, les véloce-clubs se conforment à la tradition d’accompagnement dans la mort avec présence d’au moins quelques sociétaires portant l’insigne, achat d’une couronne et même dans certains cas mise en berne du drapeau sur lequel est apposé un crêpe^{fn853}.

Dès lors que tout un faisceau de facteurs rend compte d’une attention particulièrement accusée au développement de liens confraternels, tant lors des pratiques sportives qu’en dehors d’elles, il est légitime de se demander quelles répercussions a le nouveau climat sur les insuffisances jusque là rencontrées par les véloce-clubs et tout d’abord sur l’évolution du recrutement.

	- de 21 M		21-30 M		31-50 M		+ de 50 M		Total		Nbre moyen de membres /soc.
	Nb. soc.	%	Nb. soc.	%	Nb. soc.	%	Nb. soc.	%	Nb. soc.	%	
1888-1891	39	32	55	45,1	22	18	6	4,9	122	100	26,8
1892-1895	52	23,6	87	39,5	67	30,5	14	6,4	220	100	29,7
1896-1899	47	19,4	110	45,5	63	26	22	9,1	242	100	31,7
1888-1899	138	23,6	252	43,2	152	26	42	7,2	584	100	30

Sources : Arch. dép. et mun.

L’incidence, au moment de la création, est assez minime puisque si une progression régulière se dessine, elle est peu accentuée. L’effectif moyen croît de 27 membres entre 1888-1891 (26,5 avant 1888) à 30 les quatre années suivantes, puis 32 en fin de période. Dans près de la moitié des occurrences, le noyau fondateur est constitué de 21 à 30 unités et son augmentation moyenne de 20% entre le début et la fin de la séquence s’explique pour une bonne part par le recul des autorisations accordées à des groupes n’ayant pas atteint la limite légale des 21 membres.

Malheureusement et pour la même raison qu’avant 1888 - les sociétés ne se plient pas à l’obligation légale qui leur est faite de fournir chaque année à la préfecture la liste de leurs adhérents - le suivi quantitatif est très aléatoire. En août 1891, les 271 sociétés que recense une statistique totaliseraient “ *plus de 10 000 cyclistes* ”^{fn854}, soit pour chacune d’elles environ quarante adhérents. L’annuaire de A. et M. Chérié est plus

précis grâce aux 206 associations qui ont accepté de divulguer leur composition.

	- de 21 M.		21-30 M.		31-50 M.		+ de 50 M.		Total	Nb. moyen de membres/soc.	
	Nb. soc.	%	Nb. soc.	%	Nb. soc.	%	Nb. soc.	%	Nb. soc.		
- de 3000	14	53,9	5	19,2	17	26,9	0		26	100	22,2
3 à 10 000	24	35,8	24	35,8	10	14,9	9	13,5	67	100	31,1
10 à 50 000	10	14,9	11	16,4	21	31,4	25	37,3	67	100	53,9
+ de 50 000	5	10,9	10	21,7	11	23,9	20	43,5	46	100	66,9
Total	53	25,7	50	24,3	49	23,8	54	26,2	206	100	47,1

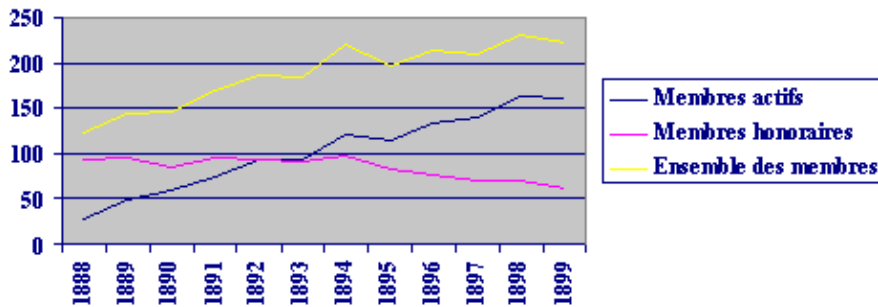
Source : CHÉRIÉ A. et M. : *Annuaire général...*, op. cit.

L'effectif de 47 membres s'inscrit 60% au dessus de celui atteint au moment de la création mais il n'est vraiment que très indicatif du fait de sa variation suivant la population des localités. Au-dessous du seuil des 10 000 habitants, la moyenne se fixe à 22 (communes rurales) et 31 adhérents (petites villes) - dans les deux cas 70% des sociétés ne dépassent pas les trente membres -, au-dessus, elle est de 59 (villes moyennes) et 67 membres (grandes villes) avec dans ces deux groupes de villes 70% des sociétés fortes de plus de trente membres. Cet écart du simple au double atteste à l'évidence qu'à cette date, dans les localités de moins de 10 000 habitants, le développement des vélocity-clubs est entravé par un parc vélocipédique encore restreint. Il eût été intéressant de saisir l'effet de l'essor du nombre des deux-roues lors des années suivantes, mais au-delà de 1892 les renseignements sont trop parcellaires. Tout juste sait-on qu'en 1894 les associations ardennaises présentent une moyenne de 50 membres^{fn855} et qu'en 1895 celles de Charente grimpent à 67^{fn856}.

Sinon il apparaît assez clairement qu'un groupe relativement étoffé de sociétés dispose d'effectifs importants, supérieurs à cent membres. Pour ne prendre que l'exemple de l'ouest de la France, sont dans ce cas la plupart des chefs-lieux de département ou grandes villes avec deux des quatre clubs nantais de 1898 (*Vélo-sport* et *Vélo-touriste* avec chacun 150 membres^{fn857}), les deux sociétés angevines (*Vélocity-club*, presque 400 membres en 1893^{fn858}, *Vélo Douvre*, 150 en 1895^{fn859}), le *Vélocity-club vannetais* (125 membres en 1895^{fn860}), l'*Union vélocipédique lavalloise* (256 membres en 1899^{fn861}), l'*Union vélocipédique de la Sarthe* (172 membres en 1897^{fn862}), le *Vélocity-club alençonnais* (110 membres en 1899^{fn863}), le *Vélocity-club brestois* (305 membres en 1898^{fn864}) ou encore le *Vélo cycle rennais* (444 membres en 1898^{fn865}). Même si les clubs connaissent une progression sans trop d'à-coups (cf. graphique 22), celle-ci s'effectue sur fond de renouvellement important. Quand le *Vélocity-club havrais* totalise quarante membres actifs en 1899, il en a déjà admis 186 depuis 1888^{fn866}, quand l'*Union vélocipédique de la Sarthe* compte 172 membres en 1897, elle en est à sa 393^{ème} adhésion depuis 1891^{fn867}.

La partition entre membres actifs et honoraires est en revanche difficile à établir. Près de quatre sociétés sur cinq^{fn868} recherchent le soutien des membres honoraires mais les listes à notre disposition ne précisent pas toujours la distinction entre les diverses catégories de sociétaires. Toutefois, il est acquis que globalement les actifs constituent le groupe dominant et il est fortement probable que l'évolution constatée au sein du *Vélocity-club d'Annecy* est valable pour le cyclisme associatif dans son ensemble.

Graphique 22. : Évolution de l'effectif du *Vélocity-club d'Annecy* (1888-1899).



Le recul des membres honoraires annecéiens s’explique en partie par le passage de certains d’entre eux de ce statut à celui de membre actif, mouvement qu’encouragent d’autres clubs dans leur désir de voir s’accroître le contingent des membres plus fortement impliqués dans l’animation du club. En effet, les sociétés connaissent encore des difficultés au niveau de l’investissement personnel des adhérents, même si l’assiduité aux réunions s’améliore. D’une dizaine avant 1888, le noyau des participants réguliers s’élève à une bonne vingtaine. Les séances hebdomadaires du *Vélo-club grenoblois* sont suivies en 1895 par une moyenne de 31 membres^{fn869}, celles mensuelles de l’*Union vélocipédique de la Sarthe* ou du *Véloce-club de Tours* rassemblent pour les unes 24 sociétaires^{fn870}, pour les autres 27^{fn871}. Pour autant, le secrétaire de l’U.V.S. formule le vœu

“ de voir le cercle du club plus assidument fréquenté ”

^{fn872} et l’indiscipline déjà perceptible au travers de la persistance des entorses au bon ordonnancement des randonnées ne disparaît pas par ailleurs. Tel ancien secrétaire critique sa société dans une feuille nationale^{fn873}, tel trésorier vexé de sa non-réélection conteste véhémentement le résultat du vote^{fn874} - tous deux sont exclus -, tel membre ulcéré d’avoir été écarté porte l’affaire devant le préfet et lui demande la dissolution du club^{fn875},

“ les tiraillements divers, l’indifférence, la lassitude, la politique des groupes ”

^{fn876} ont raison du prestigieux *Véloce-club bordelais* qui se désagrège au début de 1892. L’ambition de certains, les querelles entre touristes et coureurs génèrent des luttes de pouvoir que concluent parfois des scissions. Toutefois, certaines d’entre elles ne sont que temporaires et un mouvement non négligeable de fusions se fait jour. C’est ainsi que se groupent deux clubs à Auxerre, Bernay, Bordeaux, Mortagne, Orléans, Paris, Rennes, Toulouse et même trois à Grenoble^{fn877}. Cette démarche symbolique de l’aspiration à la cohésion au sein des cyclistes librement associés est également révélatrice de la volonté de faire jouer l’effet de masse pour mieux s’ancrer dans la cité.

Bien que les sociétés négligent souvent d’y faire référence dans le texte de leurs statuts - un tiers seulement la mentionnent^{fn878} -, l’intégration à la communauté locale se confirme en tant qu’objectif fondamental^{fn879} qui pour être atteint, suppose de séduire un large public, de s’agréger aux réseaux d’influence locaux, de s’impliquer dans des œuvres d’utilité publique et donc d’être reconnu par les autorités municipales.

La très fugace faveur des meetings, grands rassemblements touristiques susceptibles d’animer les localités, amène à penser que, comme précédemment, le contact entre véloce-clubs et population repose sur les habituelles réunions sur piste. En fait, une évolution se dessine, d’une part car le spectacle compétitif connaît une mutation sensible à cause de l’édification de nombreux vélodromes et du renforcement des courses sur

route et, d'autre part, car les sociétés proposent de nouvelles mises en scène de leur activité en adaptant des fêtes traditionnelles à la bicyclette.

Sur l'ensemble de la période, la prépondérance des compétitions sur piste, même si elle est progressivement entamée par les épreuves routières, n'est pas remise en cause. Les courses disputées sur un espace restreint, spécialisé ou non, demeurent l'expression festive dominante des sociétés. À peu d'exceptions près, qu'un nouveau groupement se structure et, une fois réglées les questions d'organisation interne, sa priorité réside dans l'organisation d'une réunion de courses, dans la mise sur pied d'un spectacle sportif capable d'émouvoir un large public ; d'où, à la suite du développement du réseau associatif, celui des compétitions sur piste.

La consultation de la presse nationale révèle au cours des sept premiers mois de 1891 la tenue de 148 réunions totalisant environ 1000 courses, soit 60 % de plus que pour l'année 1885 en son entier^{fn880}. Pourtant ces chiffres ne prennent pas en compte un certain nombre de manifestations - probablement de 30 à 40 % d'après quelques sondages - qui ne dépassent pas le stade de la médiatisation départementale ou cantonale. Saisir l'ampleur exacte du phénomène devient impossible et cette inaccessibilité croît au fil du temps en même temps que le nombre de réunions. Dans le département de la Sarthe, celui-ci s'élève annuellement de 15 entre 1888 et 1891, à 32 entre 1892 et 1895, puis à 44 entre 1896 et 1899^{fn881}. Toutefois, si la connaissance précise de la diffusion nous échappe, sauf à entreprendre le travail titanesque d'un relevé à partir des journaux locaux, ses principaux caractères nous sont abordables et tout d'abord la disparité grandissante entre les manifestations liées à la pénétration du spectacle compétitif dans des localités de moindre importance.

Le modèle mis en place au début des années 1880, articulé autour de six à huit épreuves assez richement dotées, perdure avec quelques adaptations dues d'abord à l'évolution des machines. Vers 1891-1892, les grands bis disparaissent des programmes de même que les tricycles, au profit des tandems, quatre à cinq ans plus tard. En termes de catégories de concurrents, à noter la faveur passagère, au début des années 1890 - la vélocipédie militaire a alors le vent en poupe - des courses dites " *military* " réservées suivant les cas aux vélocipédistes militaires en activité ou aux jeunes proches de la conscription. Sinon, se succèdent des épreuves destinées soit aux membres de la société, soit aux coureurs de la ville, du département ou de la région, soit aux enfants, aux amateurs, le tout dominé par une ou deux " *nationales* " ou " *internationales* ". Ce type de réunion, dont le montant des prix s'élève en moyenne à 1000F., prévaut dans les grandes villes et les moyennes^{fn882}.

Ailleurs, c'est-à-dire surtout au niveau cantonal, apparaissent des manifestations moins ambitieuses, prioritairement destinées aux cyclistes départementaux ou régionaux. Leur dotation varie le plus souvent, pour quatre à six courses, entre 200 et 300F., mais peut s'abaisser au dessous de 100F^{fn883}. Les organisateurs sollicitent toutes leurs relations pour obtenir des prix. À Airaines, dans la Somme, en 1891, le programme des *Cyclistes airainois* décline les noms de plus de trente donateurs parmi lesquels figurent ceux des conseillers généraux, maires, dirigeants ou membres de sociétés locales, avoués, notaires...qui offrent sommes d'argent, objets d'art ou médailles^{fn884}. Par ce biais aussi, la vélocipédie associative infiltre le milieu des notables qui trouvent d'ailleurs là occasion à asseoir leur crédit.

La différenciation des réunions sur piste ne s'arrête pas à leur hiérarchisation plus marquée, elle se prolonge par leur permanence inégale. Quand certaines sociétés réussissent à maintenir durablement leur manifestation et à l'instituer en date rituelle du calendrier festif local, d'autres n'organisent que ponctuellement.

Dans l'Ouest, le *Véloce-club d'Angers* relève du premier groupe. Sa manifestation sur deux jours - jeudi de l'Ascension et dimanche suivant - continue à prospérer. Il est imité par l'*Union vélocipédique lavalloise* et le *Véloce-club brestois* qui, eux, se fixent sur les dimanche et lundi de Pentecôte. Par contre, au Mans, les expériences de 1891 et 1892 ne se prolongent pas au-delà. Quant au *Véloce-club de Tours*, il arrête ses " grandes courses " à partir de 1893, préférant valoriser le tourisme. Celles de Bordeaux ne survivent pas à la

disparition du *Véloce-club bordelais*, aucune société n'assurant le relais. Les groupements montpelliérains n'osent pas non plus s'investir dans de telles organisations à cause des

“ insuccès de leurs prédécesseurs

”[fn885](#). Dans le Sud-ouest, la tradition est maintenue au *Véloce-club béarnais* (dimanche de Pentecôte) et au *Véloce-club de Bayonne-Biarritz* (lundi de Pentecôte). Dans la moitié est, le *Bicycle-club rémois* organise régulièrement, le *Vélo-club d'Annecy* sporadiquement - il ne convie la population qu'en 1891-1893-1897 et 1898 - ainsi que les sociétés de Nancy ou de Grenoble. Mais interrompons là ce tour de l'Hexagone d'ailleurs impossible à boucler et intéressons-nous plutôt au fondement de cette opposition à savoir la possession ou non d'un vélodrome.

Les regrets qu'exprime le secrétaire de l'*Union vélocipédique de la Sarthe* après

“ l'évanouissement de [ses] rêves ”, c'est-à-dire à la suite de l'échec d'un projet d'enceinte spécifique, résume bien la situation : “ c'était pourtant notre désir d'organiser de belles journées de courses, mais nous aurions voulu les donner sur une piste qui en assurât la régularité et la vitesse [...], une piste en rapport avec les progrès du cyclisme

”[fn886](#). Soucieux de satisfaire aux nouvelles normes, attentifs à permettre une vitesse maximale, les clubs imaginent de plus en plus difficilement de faire disputer des réunions sur une piste non spécialisée. Les virages plats, le revêtement souvent défectueux nuisent à la validité des résultats, la visibilité réduite à la qualité du spectacle et donc - les contraintes financières demeurent essentielles - à la venue d'un public nombreux. De plus le défaut de vélodrome accentue notablement les difficultés d'organisation tant au niveau de la préparation que de la surveillance[fn887](#). Finalement, parmi les grandes réunions, seules les courses angevines se maintiennent avec succès sur un espace indifférencié, en l'occurrence la promenade du Mail dont une des extrémités est cependant dotée en 1895 d'un virage relevé en bois.

Pour ces raisons, le mouvement d'édification des vélodromes s'accélère au cours des années 1890. Avant 1885, nous avons relevé quatre créations ; en 1895, la liste compte 62 unités[fn888](#) et quatre ans plus tard, elle serait longue de 300[fn889](#). Même si ce total peut sembler exagéré - M. Martin n'en signale que 47 dans les 28 départements qu'il parcourt en 1897[fn890](#) -, il est indubitable que l'installation d'enceintes vélocipédiques spécifiques débordent des seules grandes agglomérations et atteignent les villes moyennes (Flers, Moulins, Cholet, Fougères, Saumur, Libourne, Annonay...), les petites villes (Privas, Tournon, Mont-de-Marsan, St-Flour, Jarnac...) voire des localités rurales (Wassy, Domfront, Gimont, Largentière, Illiers, Nantua...).

Les sociétés vélocipédiques ne contrôlent qu'une partie de ce réseau, supplantées qu'elles sont dans les centres urbains les plus peuplés par des entrepreneurs privés ou des sociétés d'actionnaires qui investissent, à partir des années 1892-1893, dans la construction de vélodromes très bien équipés voire intégrés à un véritable complexe de loisirs comme à Rouen[fn891](#). Ainsi, à Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux - la piste qu'avait tracée le *Véloce-club bordelais* disparaît avec lui -, Lille, St-Étienne, Toulouse, Nantes, Tours, Roubaix, Montpellier, Dijon..., l'organisation d'une partie des réunions échappe-t-elle au milieu associatif. À ne retenir que les 26 grandes villes françaises (plus de 50 000 habitants) de 1891, seules quatre se singularisent : Le Havre, Angers, Limoges par l'absence de toute arène vélocipédique et Brest par la présence d'un vélodrome dépendant d'un club. S'y ajoute, à partir de 1895, Reims, où le *Bicycle-club rémois* devient locataire de la piste de la Haubette ouverte en 1893. Pour autant, là où les vélodromes dépendent d'un entrepreneur - ils ne sont pas tous, à l'image d'A. Marcaux qui met en scène Henri Desgrange, des personnages obnubilés par le profit et peu sensibles au cyclisme[fn892](#) - ou d'une société financière, des affinités existent entre ces propriétaires ou gestionnaires et le(s) véloce-club(s) local(aux)[fn893](#), qui contractent des abonnements à prix préférentiels pour l'entraînement de leurs membres[fn894](#) et l'organisation de compétitions.

Dans les localités de moindre extension, les associations vélocipédiques initient la plupart des créations de vélodromes, pour lesquels il faut distinguer deux périodes.

Au tournant des années 1880-1890, les sociétés s'équipent de façon précaire - revêtement en terre, faible dimension avant que le tour de piste ne se normalise à 333m. 33, 400m. ou 500m., virages peu relevés, absence de tribunes - et améliorent par la suite leur installation. C'est le cas du *Véloce-club de Cholet*, premier club de l'Ouest à édifier un vélodrome, dès 1889, grâce à une avance de 1200F. consentie par son président et qui, dix ans plus tard, le remplace par un autre mieux équipé^{ftn895} ; ou encore du *Véloce-club brestoïis* dont la piste provisoire, tracée en 1891, est dotée en 1893 de virages relevés et en 1894 de tribunes^{ftn896}. Les photographies du vélodrome de La Haie édifié par le *Véloce vannetais* (cf. Figures 15 et 16) et le plan de celui de Nantua^{ftn897} rendent compte de ces enceintes rudimentaires qui n'en dynamisent pas moins les sociétés. De son inauguration en juillet 1894 à novembre 1895, la piste de La Haie voit se dérouler " 50 matchs records " pendant que les effectifs du club grâce à " *cette œuvre capitale [progressent] de 60 à 125 membres* " ^{ftn898}.

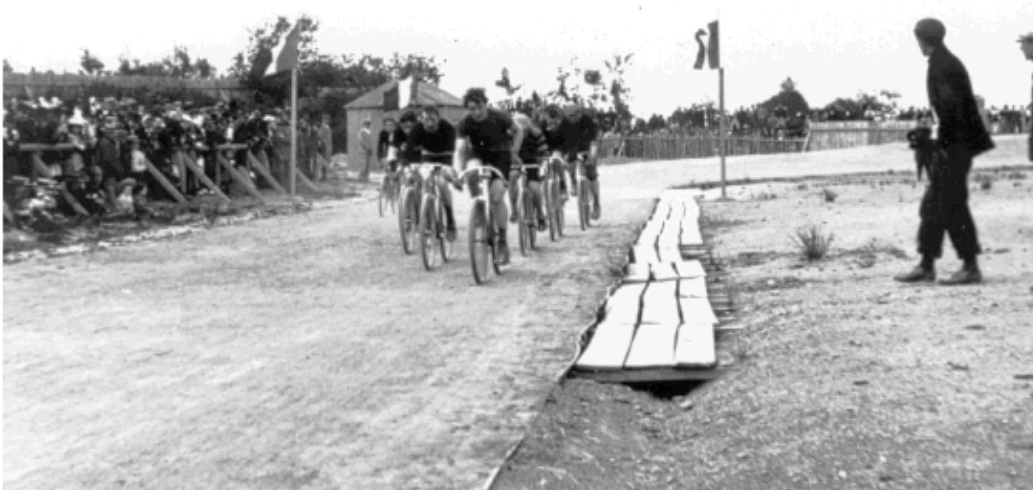
À partir de 1894-1895, les ambitions des clubs, au vu des réalisations des entrepreneurs privés, s'accroissent, comme en témoigne le projet lancé par l'*Union vélocipédique de la Sarthe* :

^{ftn899}

L'idée émise bute sur l'aspect financier comme au Havre^{ftn900}, à Annecy^{ftn901}, à Cahors^{ftn902}... Par contre, porteur d'un dessein réaliste, le *Sport vélocipédique d'Angoulême* parvient à le mener à son terme. Sa souscription de bons aux porteurs de 25F. pour un total de 12 500F. lui permet d'inaugurer le 17 juin 1895 le vélodrome des Alliers avec tribune, quartier des coureurs et maison de concierge. Un train spécial au départ de la gare de la ville, à laquelle le vélodrome est raccordé par une ligne nouvelle, achemine une partie des 4000 personnes présentes ce jour-là^{ftn903}. À Domfront, dans l'Orne, la première réunion tenue par le *Vélo domfrontais*, sur la piste macadamisée de 333m. 33 de son vélodrome de Bel-air, le 31 mai 1896, attire également la grande foule. Les tribunes " un peu sommaires ", que ce soient les premières à 2F. face au poteau d'arrivée ou les secondes à 1F., ne suffisent pas à contenir les membres des sociétés cyclistes voisines de Mayenne, Flers et Condé-sur-Noireau venus à bicyclette, les 2500 voyageurs arrivés par chemin de fer et les occupants des " *innombrables voitures* " ^{ftn904}. Beaucoup de spectateurs doivent se replier sur le pourtour à 0,50F. Le succès est identique autour des autres anneaux que gèrent les véloce-clubs. Patrimoine important, le vélodrome complexifie l'organisation des associations. Le *Véloce-club wasseyen*, créé en 1893, ne se déclare qu'en 1896 lors de l'édification de sa piste et son comité de direction comporte alors cinq membres sur douze désignés par et parmi les " *obligataires* " (ceux qui ont souscrit des obligations de la société)^{ftn905}. À *Flers-pédale*, ils sont trois dirigeants spécialement chargés de l'administration du vélodrome, de " *la direction matérielle et technique et de l'organisation des fêtes* " ^{ftn906}. Des clauses sauvegardent, dans les statuts, les intérêts des souscripteurs en cas de dissolution de la société.

Le vélodrome est ainsi pour les sociétés à la fois un espace utile à la pratique interne et un lieu où périodiquement ils attirent un public nombreux avide des sensations que procure la compétition, " *un centre d'attraction qui, semblable à un soleil ranime, réchauffe, enlève les masses* " ^{ftn907}. Ce faisant, ils se haussent au rang des sociétés hippiques,

Figure 15 et 16. : Courses au vélodrome de la Haie à Vannes vers 1896.



In Coll. Jean Frélaud, peintre-graveur.

avec leurs hippodromes. Au-delà encore, la nouvelle enceinte, le plus souvent située à la périphérie, disponibilité et prix des terrains obligent, constitue, après le siège social, un second pôle - ouvert, celui-là - de sociabilité cycliste ainsi que, pour la ville, un bâtiment symbole de modernité.

La vogue des courses sur route n'a pas d'incidences aussi profondes sur les véloci-clubs. Pourtant, la reprise de ce type de compétition est à mettre à leur crédit. Le 23 mai 1891, le *Véloci-club bordelais*, dans le but

“ d'organiser une épreuve qui éclipserait tout ce qui avait été fait en France jusqu'à ce jour ”

ftn908

lance 28 concurrents sur les 572km. qui séparent Bordeaux de la capitale. La capacité des hommes à affronter de longues distances devient le ressort de la compétition.

“ Ce fut un réveil, une révélation, une révolution ”

ftn909

dans laquelle s'engouffre la presse et d'abord *Le Petit journal*, sur une idée de l'incontournable P. Giffard, qui pousse la démesure kilométrique jusqu'à mettre sur pied Paris-Brest-Paris, 1200km., couru à partir du 6 septembre. Le mouvement est lancé.

En créant l'événement puis en le relatant, les journaux stimulent leurs ventes. De quatre en 1891, les grandes chevauchées sont déjà plus de dix en 1892, avec pour organisateurs *Le Véloce-Sport* (Bordeaux-Paris), *La Revue des Sports* (Paris-Nantes-Rouen-Paris, 1020km.), *Le Lyon républicain* (Lyon-Annecy-Chambéry-Grenoble-Valence-Montélimar-Valence-Lyon, 557km.), *L'Avenir d'Aix-les-Bains* ... mais aussi la firme Michelin (Paris-Clermont-Ferrand). Plus tard viendront les propriétaires de vélodromes (Paris-Roubaix, Paris-Tours, tous deux à partir de 1896). Pendant ce temps la place des véloce-clubs se restreint. Si en 1891 deux des quatre compétitions étaient de leur ressort - en plus du Bordeaux-Paris du *Véloce-club bordelais*, le *Véloce-club d'Angers* relance Angers-Tours-Angers -, une seule leur revient en 1892 : Toulouse-Bordeaux-Toulouse organisée par le *Véloce-sport et club toulousains réunis*. Là où les journaux récupèrent leur mise avec l'accroissement de leur tirage, les compétitions au long cours ne procurent aux clubs que “ *des déboursés qui ne leur rapportent rien* ”ftn910. Cependant les sociétés affiliées à l'*U.S.F.S.A.* font exception. Moins dépendantes des contraintes financières - elles offrent aux lauréats objets d'art et médailles - elles s'impliquent dans l'organisation de telles épreuves. Celles-ci, au nombre de deux en 1894, Paris-Amiens et Paris-Eu, organisées respectivement par l'*A.V.I.* et l'*A.V.A.*, elles passent à quatre l'année suivante et à plus d'une dizaine en 1897. Leurs parcours relient invariablement la capitale à une ville de province distante de 80 à 200km. Les comptes rendus font état de “ *grandiose manifestation* ” (Paris-Dieppe, 1895), de “ *succès colossal* ” (Paris-Dreux, 1897) et insistent sur la participation élevée. Les pelotons réunis dépassent ceux des épreuves professionnelles similaires. En 1895, Paris-Dieppe recueille 140 engagements pendant que Paris-Royan organisé par *Le Vélo* n'en compte que 53.

Hors du cadre de l'*U.S.F.S.A.*, l'investissement des associations consiste dans la tenue des contrôles en cours de route. Pour Paris-Brest-Paris, Pierre Giffard donne des consignes précisesftn911 et contacte l'*Union vélocipédique mortagnaise*, le *Véloce-club lavallois*, la *Société vélocipédique de St-Brieuc*

- “ en avons-nous vu des cyclistes célèbres dans cette petite salle du café Tardivel ”

se souvient E. Gendryftn912 -, le *Véloce-club morlaisien* et le *Véloce-club brestois* qui accueille parfaitement les concurrentsftn913. Parfois les sociétés offrent même des prix intermédiaires. Le passage des coureurs entourés de leurs entraîneurs ne laisse pas le public indifférent. Au contrôle manseau de Paris-Royan en septembre 1897,

ftn914

Les derniers participants se présentent à 4h.12. À Annecy les concurrents s'échelonnent sur 36 heures lors de la course du *Progrès de Lyon* en juillet 1896, aux étapes de Paris-Brest-Paris, du fait du trajet en aller et retour, le délai est de plusieurs jours. Un tel bénévolat est exemplaire mais il n'est pas sans bénéfice pour les sociétés. Rouages essentiels dans le déroulement de compétitions prestigieuses, elles y gagnent une réputation de sérieux et de compétence et une partie de l'enthousiasme populaire généré par l'événement rejaillit sur elles.

Les sociétés se concilient encore la population en animant la ville par d'autres offres de spectacles aux antipodes de la référence compétitive et puisées au fonds traditionnel festif.

Du nord au sud, de l'est à l'ouest de l'Hexagone, sur le mode des habituelles retraites aux flambeaux ou autres cavalcades, parades aux lanternes, corsos vélocipédiques, "*cyclalcades*" parcourent les rues dans un désordre bon enfant. Les cyclistes associatifs s'ingénient ainsi à démontrer que la bicyclette peut non seulement exalter la vigueur des athlètes, mais aussi être le prétexte à des divertissements collectifs où spectateurs et acteurs se mêlent plus intimement. On y met en valeur l'habileté des cyclistes à enrubanner et fleurir leurs deux-roues, à les doter de dispositifs ingénieux actionnés par le mouvement des pédales ou à confectionner des chars^{fn915}. À la fête des fleurs du *Véloce-club rouennais* en 1896, une "*bicyclette papillon*", d'autres transformées en trois-mâts ou goélette, "*un tricycle-moulin à vent*" ou encore

“ un char formé par un tandem et deux tricycles ornés de géraniums et de roses ”

^{fn916} se fraient difficilement un passage au milieu de la foule.

Les carrousels participent au même désir de s'émanciper des courses de vitesse et de fond mais leurs figures empruntées au registre hippique - l'escargot, le serpent, le jet d'eau, l'éventail, la croix de Malte, le moulin à vent... - et généralement exécutées par quatre quadrilles de huit cyclistes, donnent l'image d'un cyclisme discipliné et raisonné. La mise en scène ne laisse rien au hasard. Ordre et uniformité rappellent les fêtes de gymnastique, mais le souci d'édification du public n'y est pas autant valorisé. En effet, leurs différents mouvements s'intègrent généralement à un spectacle plus vaste dont la fête de la "*Reine-bicyclette*" organisée au Mans par l'*Union vélocipédique de la Sarthe* le 31 juillet 1892 donne un bon exemple. En premier lieu, un défilé conduit le char où trône la "*Reine-bicyclette*" précédé de quarante vélocipédistes du siège social au quinconce des Jacobins. Là, sur cet espace clos, alternent épreuves ludiques (courses de bagues et d'adresse), figures du carrousel strictement exécutées et sketches cyclo-comiques

(“ une leçon de véloce à la campagne ”, “ sur la place d'armes de Véloce-bourg un dimanche matin de l'an 1901 ”

) qui tiennent de la bouffonnerie et du grotesque. Enfin, la "*great attraction*", la traversée à bicyclette du quinconce des Jacobins sur un câble de cinquante mètres tendu à dix mètres de hauteur, s'apparente à un numéro de cirque. Si

“ le défilé final s'accomplit sous les torrents d'applaudissements des spectateurs charmés ”

^{fn917}

au nombre de 5 à 6000, c'est que les organisateurs ont réussi à faire de la bicyclette l'objet d'une attraction riche en diverses émotions : admiration, rires, frissons.

La coutume des expositions trouve également sa traduction vélocipédique. Après les quelques tentatives des premiers temps du cycle, le salon tenu à Paris en 1893^{fn918} lance véritablement le mouvement. Angers

accueille le premier de province en 1895^{ftn919}. À partir de l'année suivante plusieurs sociétés vélocipédiques organisent ces concours^{ftn920} auxquels sont conviés fabricants et marchands de cycles, d'accessoires qui s'y rattachent, magasins de confection, de chaussures, chapelleries, éditeurs d'ouvrages ou de cartes vélocipédiques, mais aussi véloci-clubs au travers de la présentation de leurs fanions et insignes. Celui tenu à Verdun à l'initiative du *Touriste verdunois* en 1896 se déroule sur quatre jours, du 4 au 7 avril. Si la visite du hall d'exposition de 52 mètres de long attire plus particulièrement les passionnés de vélocipédie, le public moins averti peut profiter d'autres animations : courses et jeux cyclistes, fête de nuit, feux d'artifice et concerts donnés par la musique municipale et la société chorale^{ftn921}.

Les sociétés vélocipédiques arrivent donc à varier les approches spectaculaires. Courses sur piste, dans une moindre mesure compétitions sur route mais aussi exhibitions calquées sur des manifestations déjà consacrées contribuent à intéresser et à gagner un large public. Les fêtes cyclistes prennent ainsi une place de choix parmi les réjouissances locales, ce qui rejaille sur la notoriété des véloci-clubs qui intègrent rapidement les réseaux d'influence du lieu.

En certains lieux, les cyclistes en sociétés s'implantent d'autant plus facilement au sein de la vie associative locale que des sociétés déjà installées y créent des structures pour les accueillir. C'est ainsi que des clubs nautiques comme celui de Besançon^{ftn922} ou le *Sport nautique lillois* surnommé " *nauticlyste* " ^{ftn923} organisent randonnées et courses au sein de leurs propres sections cyclistes. La filiation entre les deux activités avaient déjà été relevée pendant la période précédente. En revanche, l'ouverture des associations de gymnastique aux deux-roues surprend plus. Pourtant, à Lyon, Besançon, St-Étienne, Lorient..., la *Lyonnaise*^{ftn924}, la *Comtoise*^{ftn925}, la *Stéphanoise*^{ftn926}, les *Enfants de Lorient*^{ftn927}, toutes sociétés imprégnées d'ordre et de discipline mais certainement aussi soucieuses de conserver leurs adhérents voire d'en gagner d'autres, réussissent à concilier les deux activités. Même des groupes musicaux s'investissent dans le cyclisme. La société chorale de Ste-Cécile à Aix-en-Provence s'adjoint le *Vélo-Ste-Cécile*^{ftn928}, de même le *Cercle Jacques Cœur de Bourges*, s'il se constitue en 1886 autour d'un groupement vocal, s'il crée en 1890 une fanfare de trompes, lorsqu'il se transforme en 1891 en *Société Jacques Cœur* divisée en sections, l'une d'elles se consacre à la vélocipédie. Elle devient en 1895 la structure la plus active du département du Cher avec piste d'entraînement tracée dans sa propriété de Vauvert^{ftn929}.

Ailleurs des véloci-clubs autonomes se créent sous l'impulsion de personnes déjà investies dans le milieu associatif. C'est la cas à Beaufort-en-Vallée à l'initiative du président de la société de gymnastique^{ftn930}, à Aigre avec l'aide des membres de la société de tir^{ftn931}, à Marseille où douze membres du *Cercle Mirabeau* jettent les bases du *Vélo Mirabeau*^{ftn932} ou encore à Champagnole qui voit les cyclistes du *Cercle du commerce*, déjà organisateurs d'une course en 1894, participer à la naissance de la *Pédale champagnolaise* l'année suivante^{ftn933}. Il est même des membres de la section de Côte d'Or et Morvan du *Club alpinfrançais* qui, oubliant de la supériorité proclamée de leur passion, " *pactisèrent avec l'ennemi* " et aidèrent à la fondation du *Touring-club dijonnais*^{ftn934}. Ainsi, très vite, les cyclistes en sociétés s'insèrent dans l'environnement associatif.

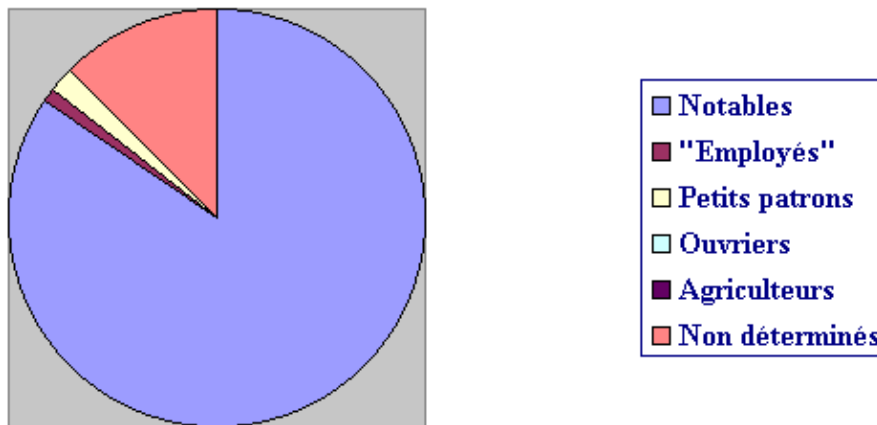
Des actions conjointes fortifient les relations inter-groupements. Musiques et fanfares sont particulièrement sollicitées pour combler les vides entre les différentes épreuves des réunions de courses, pour accompagner les corsos vélocipédiques ou pour clore les manifestations par des concerts. Des sociétés de gymnastique prêtent également leur concours. Au Havre en 1890, au soir des courses, les associations normandes ouvrent le défilé, trompettes en tête^{ftn935}, au Mans en 1891, l'*Union sarthoise* présente en intermèdes des démonstrations de boxe, de bâton, des mouvements d'ensemble^{ftn936}, à Cholet, en 1892, une section en tenue accueille les arrivants d'une course de 100 km et a " *la gracieuseté d'offrir des bouquets aux vainqueurs* " ^{ftn937}.

Les contacts ne sont pas moins fréquents avec les sociétés scolaires de sports athlétiques pour lesquelles les réunions comportent parfois des courses à pied et auxquelles les véloce-clubs apportent leur aide sous forme de prix et de logistique lors des lendits par exemple^{fn938}.

Rien d'étonnant donc à ce que ces collaborations rejaillissent du cadre public au cadre privé et aboutissent à des sorties internes communes et à des invitations réciproques aux banquets. Dans certains cas, les rapprochements sont encore facilités par la création de structures de groupement, telle la *Fédération amicale des sociétés annéciennes* à laquelle adhère le *Vélo-club d'Annecy*^{fn939}. Des unions^{fn940} ou cercles des sports naissent ici ou là. À Épernay s'associent ainsi la société nautique et le *Véloce sparnacien*, afin de "resserrer les liens d'amitié et de bonne harmonie"^{fn941}. L'objectif est de créer un cercle commun et donc de nouvelles occasions de rencontres. L'essentiel est là, en effet, si les sociétés vélocipédiques sont porteuses d'une activité innovante, elles ne s'isolent pas et cherchent au contraire dans une vision associative élargie à bien se positionner au sein du milieu local et par contrecoup à obtenir le soutien de personnalités de premier plan.

Les postes de président et de vice-président ou de membres d'honneur encore peu usités avant 1888 tendent à se généraliser et se multiplier^{fn942}. Les cyclistes associatifs deviennent friands de "ces personnages officiels ou influents dont le nom et la qualité peuvent augmenter l'éclat de la société"^{fn943}. Leur répartition sociale fournit logiquement une écrasante majorité au groupe des notables avec 84,5%.

Graphique 23. : Statut social des membres d'honneur (1892).



La catégorie "statuts indéterminés" comprend des dignitaires fédéraux, des cyclistes célèbres (M. Martin, P. Rousset) et d'anciens dirigeants du club. Ce dernier groupe se renforcera par la suite avec l'élévation fréquente au titre de membre d'honneur d'un président marquant. Quant aux notables, ils répondent à la distribution socioprofessionnelle suivante :

	Nombre	%
Aristocratie	1	1
Personnel politique	42	43,3
Propriétaires	2	2,1
Étudiants	0	

“ Capacités ”	10	10,3
Fonctionnaires	22	22,7
Employés	0	
Commerçants, artisans	8	8,2
Ouvriers	0	
Agriculteurs	0	
Divers	12	12,4
Total	97	100

Sources : CHÉRIÉ A. et M. : Annuaire général..., op. cit.

Les sociétés sollicitent d’abord les autorités politiques et parmi elles surtout les maires (37 occurrences). Le groupe des fonctionnaires vient en second et comprend presque exclusivement des membres de la haute administration (préfet, sous-préfet, procureur de la République) au nombre de 13 et des officiers de haut rang (8 occurrences). La trilogie maire, préfet ou sous-préfet et général domine donc. Le *Club des cyclistes de Nantes* est dans la norme lorsqu’il demande au maire de la ville de devenir membre d’honneur, titre qu’ont déjà accepté le général commandant le XI^{ème} corps d’armée et le président de la chambre de commerce et qui sera ensuite proposé au préfet^{ftn944}. Par contre, la noblesse est peu présente. Alors que l’ensemble “ commerçants, artisans ” repose avant tout sur les industriels et négociants (6 occurrences), les “ capacités ” se partagent entre 4 médecins, 3 avocats, 2 banquiers et 1 directeur de journal. La présence de cet homme de presse illustre le rôle parfois essentiel des feuilles locales dans la création des sociétés^{ftn945} et l’aide qu’elles leur apportent par la suite en passant les annonces, voire les comptes rendus de réunions ou de sorties.

En contrepartie de la caution morale, de la légitimité et du prestige que retirent les sociétés de leur acceptation, les membres d’honneur affermissent, eux, leur notoriété. Ce processus d’échange, ce don et ce “ contre-don ”^{ftn946}, s’exprime surtout lorsque ces personnalités président aux courses, aux fêtes, aux banquets ou encore reçoivent, et la presse le relate, des marques d’estime particulières de la part des sociétaires : punch, comme au président d’honneur de l’Union cycliste du 5^{ème} arrondissement de Paris^{ftn947}, réception avec musique et chorale, comme à celui de la Société des vélocipédistes de Dijon, M. Cunisset-Carnot, procureur général et gendre du président de la République^{ftn948}. Le président d’honneur du Véloce-club de Tours, M. Belle, est, lui, gratifié d’une fête lors de son élection au sénat^{ftn949} et son homologue du Vélocycle rennais, F. Sacher, reçoit l’hommage de la société dans un article rappelant ses divers titres et fonctions : officier d’académie, conseiller municipal, ancien conseiller d’arrondissement, fondateur du Cercle des sports, administrateur de l’école des Beaux-Arts, vice-président du comice agricole du canton nord-ouest de Rennes, président des régates rennaises^{ftn950}. Nombre de présidents actifs - souvenons-nous qu’aux deux-tiers ce sont des notables - jouissent également d’un tel spectre social^{ftn951}. Le choix est moins souvent déterminé par les compétences sportives que par les possibilités d’aide, de soutien et d’interventions diverses en faveur de la société. Les démarches qu’effectue le Véloce-club havrais sont révélatrices de cet état d’esprit :

Le *Véloce-club havrais* fut plus heureux dans sa quête d'un président d'honneur. Louis Brindeau, avocat et conseiller municipal, accepte la proposition qui lui est faite. Il deviendra maire, député, puis sénateur. Les véloce-clubs réussissent donc le plus souvent à obtenir l'aval de personnalités de premier plan, réussite qu'ils complètent pour mieux s'ancrer dans la ville par la réalisation d'actions d'intérêt général.

En plus des dons qu'ils font traditionnellement à divers organismes caritatifs à l'issue de leurs courses ou de leurs fêtes^{fn953}, les cyclistes associatifs se doivent de participer aux grandes manifestations à but philanthropique. C'est ainsi qu'ils financent la construction de chars lors des cavalcades ou qu'ils apportent leur aide technique à l'organisation de courses^{fn954}.

Par ailleurs, à " *l'époque du grand déferlement* " de la " *statuomanie* " ^{fn955}, les véloce-clubs accordent volontiers leur obole aux souscriptions visant à ériger tel ou tel monument commémoratif d'un compatriote célèbre ou de l'héroïsme des soldats de 1870^{fn956}. Ils acceptent aussi souvent de contribuer aux réjouissances destinées à rehausser l'éclat du 14 juillet ou à d'autres manifestations patriotiques, y ajoutant une touche de modernité. Ainsi, à la demande de la municipalité, l'*Union vélocipédique de la Sarthe* donne une seconde fois sa fête de la " *Reine-bicyclette* " à l'occasion de la célébration du centenaire de la République en septembre 1892^{fn957}. À Montpellier, le *Vélo-club de l'Hérault* est le maître d'œuvre des épreuves disputées en juin 1895 à l'initiative du comité des combattants de 1870-1871 pour venir en aide aux troupes de l'expédition de Madagascar^{fn958}. Les sociétés vélocipédiques lyonnaises affirment encore plus leur " *foi patriotique* " en organisant conjointement " *une grande fête de jour et de nuit* " au profit des ambulances de cette même expédition afin que " *nos vaillants soldats [...] qui tomberont là-bas, blessés dans les combats ou bien atteints par la fièvre, aient quelques soulagements à leur douleur, et qu'à ces fils de la France soient prodigués des soins minutieux* " ^{fn959}.

Il est vrai que les véloce-clubs ont pris une coloration plus patriotique qu'avant 1888. Sans égaler les sociétés de gymnastique ou de tir, ils sont maintenant un quart à indiquer dans leurs buts la formation des jeunes à la vélocipédie militaire^{fn960}. Les *Cyclistes boulonnais*, dans la lettre qu'il joignent à leur demande d'autorisation, ont soin de souligner qu'ils veulent

" fournir à l'armée des cyclistes bien entraînés et capables de résister aux fatigues qu'on pourrait exiger d'eux "

^{fn961}

de même que la *Pédale thouarsaise* insiste sur le fait qu'

" elle tâchera avant tout de donner à ses sorties, ses exercices de route, un but pratique et patriotique "

^{fn962}. Nombre d'épreuves de transmission de dépêches voient le jour, certaines sur de longues distances - Le Havre-Marseille, puis Marseille-Le Havre à l'initiative de l'*Internationale du Havre* et du *Vélo-sport de Marseille*^{fn963} -, d'autres dans les environs immédiats de la localité mais avec des obstacles à surmonter^{fn964}. Des concours d'orientation basés sur la lecture des cartes topographiques sont aussi organisés^{fn965}. Il faut convaincre de l'utilité de la bicyclette en temps de guerre. Toutefois, ces expériences surtout nombreuses au début des années 1890, se raréfient par la suite. La tentative de relance effectuée en 1896 par la société nationale *Les Éclaireurs cyclistes*^{fn966} ne réveille que faiblement les ardeurs des véloce-clubs. Aussi ceux-ci en sont-ils réduits à vanter les mérites militaires des simples rallye-papiers car leurs parcours empruntent chemins et itinéraires à travers champs^{fn967} ainsi que des courses au clocher ou au

ballon car elles requièrent initiative et sens de l'orientation^{ftn968}. De même les brevets de 100 km. sont dits “ *militaires* ” au motif que ceux qui effectuent la distance en moins de 6 heures reçoivent de la part de l'U.V.F. un livret militaire attestant de leur réussite. Les discours des dirigeants entretiennent l'illusion de l'implication conscriptive des sociétés :

ftn969

Les chansons, les poèmes ne sont pas en reste, telle cette poésie lue lors du banquet du Vélo-club de l'Hérault auquel assiste le maire de Montpellier en 1898 :

ftn970

Entre de tels textes de circonstances et les préoccupations réelles des cyclistes, l'écart est d'importance.

La rapidité de la bicyclette, valorisée au plan militaire, permet également aux sociétés de donner des preuves de civisme au plan local : élaboration de systèmes de collecte et de transmission de feuilles de dépouillement des votes afin que les résultats des élections soient plus vite connus^{ftn971}, mise à “ *disposition des autorités locales en cas de sinistre* ”^{ftn972}, voire institution d'une section de brancardiers et d'ambulanciers prête “ *à rendre service quand le devoir le dictera* ”^{ftn973}.

En outre la promotion touristique de leur localité ou de leur région ne laisse pas indifférents les cyclistes associatifs. Il est probable que, parmi “ *les représentants les plus motivés des sociétés sportives et culturelles de Grenoble* ”^{ftn974} qui créent le premier syndicat d'initiative de France le 15 avril 1889, figure au moins un

membre des deux sociétés que compte alors la capitale du Dauphiné. En tout cas, dans les années 1890, un cycliste associatif de longue date, Émile Duchemin, participe activement au développement de cet organisme^{fn975}. En décembre 1894, le mérite de la création du syndicat d'initiative de la ville de Valence revient aux membres du *Touring-cycle*^{fn976}, de même que deux des trois membres fondateurs de celui d'Annecy appartiennent au véloci-club de la ville^{fn977}. L'implication en faveur de l'exaltation des attraits locaux se retrouve encore à la *Pédale morvandelle* (Lormes) qui, si elle ne s'appuie pas sur une structure, inscrit dans ses buts “ *de faire connaître les beautés du Morvan et d'y attirer les étrangers* ”^{fn978}.

De telles préoccupations d'intérêt général séduisent les municipalités.

Les débats relatifs aux demandes de subvention montrent une évolution dans les sentiments des édiles vis à vis des sociétés par rapport à la période précédente.

Même si les commissions des finances s'inquiètent parfois d'être assaillies de sollicitations émanant de diverses associations, des appréciations favorables concluent très souvent l'examen des requêtes des véloci-clubs. Ainsi, la municipalité troyenne donne son accord en 1897, considérant que

“ la bicyclette est devenue d'un usage général, qu'elle est employée utilement par les particuliers, les commerçants, les industriels, que d'autre part elle est appelée à rendre de grands services dans les opérations militaires ; qu'il y a lieu d'encourager le perfectionnement de cet instrument ”

^{fn979}

Ces considérations sur les bienfaits utilitaires et les applications militaires de la bicyclette reviennent fréquemment, mais maires et conseillers sont également sensibles au

“ but moralisateur des promenades en groupe et des courses qui éloignent les jeunes du café ”

^{fn980}

à l'aide apportée aux fêtes de bienfaisance ou patriotiques, aux recettes que génère l'afflux d'étrangers dans la ville lors des courses, aux efforts financiers consentis par les sociétés, par exemple lors de la construction d'un vélodrome^{fn981}. Ce faisant, les élus reprennent les arguments avancés par les sociétés, toutefois, il en est un qu'ils ne mentionnent jamais : la subvention, juste retour des choses sur les ressources que tire la localité de la perception de la taxe imposée aux vélocipèdes.

La transformation de l'état d'esprit des équipes municipales se traduit par des allocations revues à la hausse. Celle du *Véloci-club d'Angers* passe de 700 à 1000F^{fn982}, en 1888, le *Véloci-club montalbanais* gratifié de 100F. en 1891, reçoit 300F. en 1893 puis 500F. en 1896^{fn983}, les 200F. attribués en 1891 au *Véloci-club castrais* deviennent 450F. en 1895, date à laquelle la même somme est allouée à la société concurrente, la *Pédale castraise*^{fn984}. Au-delà de ces exemples, les montants les plus fréquemment votés varient entre 300 et 500F.. Toutefois, trois remarques tempèrent ce constat positif. Premièrement certaines assemblées n'octroient que des médailles ou des sommes minimales de 50 ou 100F.. Ensuite les aides ne sont pas reconduites automatiquement d'année en année. Elles sont toujours subordonnées à l'organisation d'une fête ou d'une course. Aussi la demande du président du *Véloci-club brestois* en 1898 d'inscrire la somme de 500F. que

reçoit habituellement sa société sous la rubrique “ subvention ” et non plus sous celle “ aide aux courses ” est-elle repoussée^{fn985}. Et le *Véloce-club bordelais* a beau rappeler qu’il met sur pied des conférences de vélocipédie militaire et qu’il soutient la ligue nationale d’éducation physique, la municipalité refuse la subvention annuelle demandée^{fn986}. Enfin, les sociétés vélocipédiques font toujours figure de parents pauvres par rapport aux associations de gymnastique qui peuvent prétendre à des aides plus élevées et surtout pérennes, à l’octroi d’un local ou à des facilités d’encadrement^{fn987}. De même les véloce-clubs sont loin de recevoir les sommes accordées à certaines sociétés fréquentées par le High-life. À Pau, en 1896, alors que le *Véloce-club béarnais* n’a que des aides ponctuelles, sont subventionnées à hauteur de 25 000F. la *Société d’encouragement*, de 3000F. le *Trotting-club béarnais*, de 2000F. la *Société des cross-country hippiques*, de 10 000F. la *Société des chasses à courre* et de 1000F. la *Société de Polo*^{fn988}. S’il est difficile de parler à l’époque de politique sportive municipale^{fn989}, il l’est donc encore plus à s’en tenir au seul cyclisme. Et les interventions des maires pour obtenir la participation d’une musique militaire ou un prix d’un ministre, voire du président de la République, ne peuvent pas en tenir lieu, pas plus que le prêt de matériel de fêtes.

La ville de Paris fait exception à cette absence de perspectives à long terme, du moins en ce qui concerne l’édification d’enceintes vélocipédiques. Dès 1889, elle accorde à la *Ligue nationale de l’éducation physique* le terrain de Madrid situé dans le Bois de Boulogne et y fait tracer une piste de 527 mètres avec virages plats. Mais cette dernière, de conception défectueuse, se détériore rapidement et elle sera d’autant moins utilisée que la Ligue, à laquelle elle est concédée, n’accorde que parcimonieusement les autorisations d’y donner des réunions^{fn990}. Une seconde piste voit le jour en 1891 sous l’impulsion de la municipalité parisienne. Située au Champ de Mars, elle est de peu de secours pour les sociétés vélocipédiques car, d’accès libre, “ *en quelques semaines, de médiocre, elle est devenue détestable comme sol et dangereuse* ”^{fn991}. En fait le premier vélodrome municipal parisien, un anneau de 400 mètres en ciment construit dans le bois de Vincennes, est inauguré le 28 avril 1895. Le *Guidon vélocipédique parisien* est à l’origine de l’idée en 1892. Il rallie ensuite à sa cause d’autres véloce-clubs et forme avec eux une “ *commission d’initiatives et d’études* ” qui recueille sept mille signatures en faveur de la création d’une piste permanente. Le conseil de Paris, interpellé, émet un vote favorable avec ouverture d’un crédit de 68 000F. en mars 1893, en mêlant raisons eugéniques, économiques et sociales. Les élus parisiens considèrent en effet qu’il est nécessaire d’encourager le sport vélocipédique utile au

“ développement physique de notre race

” et au soutien de l’activité industrielle et commerciale. De plus, cette “ *piste modèle, municipale, indépendante* ” permettra d’animer la partie est de la ville “ *si déshéritée au point de vue des attractions populaires* ”^{fn992}. Le règlement du nouvel anneau privilégie les cyclistes associatifs, leur accordant un tarif réduit et réservant le dimanche aux sociétés qui désirent y organiser des courses^{fn993}. En dehors de Paris, un vélodrome municipal fonctionne à Beaucaire^{fn994}. Le statut de celui de la Tête d’Or à Lyon est assez ambigu, du moins à ses débuts. Inauguré à l’occasion de l’Exposition internationale et universelle, le 5 mai 1894, soit six mois après celui dit de “ Génas ” à Villeurbanne^{fn995}, il résulte de la pression des associations vélocipédiques de la ville, de l’implication des édiles qui établissent le projet et lancent les adjudications et d’un financement essentiellement privé^{fn996}. Ensuite, après qu’en 1895 de nouvelles interventions des véloce-clubs ont dissuadé la municipalité de le démolir, celle-ci en assume la charge et en concède l’exploitation à des entrepreneurs privés. Le traité qui lie ces derniers à la ville les oblige, en plus du versement d’une redevance, à en assurer l’entretien et, sur l’exemple parisien dont se sont inspirés les Lyonnais, à pratiquer des prix préférentiels aux membres de clubs et à accueillir les sociétés pour leurs courses^{fn997}. À notre connaissance, aucun autre vélodrome municipal ne fonctionne dans les années 1890. Ailleurs, les municipalités, souvent sollicitées lors des projets de construction, n’interviennent pas sauf quelques unes qui accordent une subvention ou mettent à disposition un terrain contre un loyer modique.

Hormis les questions d’ordre sportif et festif, les relations entre les cyclistes associatifs et les assemblées municipales concernent essentiellement la circulation des deux-roues. Jusqu’en février 1896, c’est-à-dire jusqu’à la parution de l’arrêté réglementant nationalement la circulation des vélocipèdes sur les voies

publiques^{fn998}, les sociétés proposent des adaptations aux divers règlements locaux^{fn999}. Sinon les requêtes s'appliquent à l'amélioration de la qualité des voies avec parfois des demandes d'établissement de trottoirs cyclables^{fn1000}. Lors de ces diverses interventions, les véloce-clubs se présentent comme les porte-parole de l'ensemble des pratiquants, ce que ne contestent pas les municipalités. L'intégration des cyclistes associatifs au sein de la localité va jusqu'à en faire un groupe de pression.

À considérer l'ensemble des initiatives qu'elles prennent au temps de "l'âge d'or", les sociétés vélocipédiques ne se bornent pas à se laisser porter par le courant favorable à la bicyclette qui irrigue alors le corps social, elles essaient de le renforcer et de le canaliser à leur profit.

Le volet à finalité interne de cette stratégie ne néglige ni le tourisme ni la compétition. Les clubs s'ouvrent résolument aux promenades et excursions et stimulent beaucoup plus qu'auparavant l'émulation sportive entre leurs adhérents par l'organisation de championnats ou autres courses à eux réservées. Si, en filigrane de ces dispositions s'entrevoit la quête de relations plus fraternelles, le désir de souder l'association transparait surtout hors du champ sportif. Le siège social devient un véritable cercle, lieu de rencontres fréquentes. De plus l'institutionnalisation des banquets et autres fêtes intimes rapprochent les adhérents dans une convivialité élargie.

Devenues plus actives, et donc plus attractives, les sociétés se soucient également d'améliorer leur positionnement au cœur de l'environnement local. Des contacts plus étroits noués avec les autres acteurs associatifs les intègrent intimement à la cité, des mises en spectacle renouvelées de l'activité, afin de contrer l'influence d'autres promoteurs, attirent un public nombreux et divers, l'édification fréquente de véritables vélodromes les parent de l'aura de la modernité. Autant d'éléments qui amènent le soutien de personnalités en vue et l'aide financière d'autorités municipales bien plus généreuses à leur égard que par le passé.

Maintes villes et quelques bourgs disposent ainsi d'un véloce-club dynamique dont l'ancrage dans le milieu local demande à être équilibré par l'adhésion à un groupement fédéral.

L'Union vélocipédique de France, après avoir triomphé de l'éphémère concurrence de l'A.V.F., représente seule le cyclisme associatif, au niveau national, en 1887. De plus les deux organismes régionaux qui œuvrent dans le Sud-Ouest et le Haut-Rhône en sont des émanations, des relais et en aucun cas des rivales. Toutefois, cette façade de prospérité voile des faiblesses que l'envol du nombre de sociétés conjugué à la diversification des pratiques qu'il permet vont mettre en lumière. L'hégémonie uvéfiste est remise en cause. Le champ fédéral se morcelle entre plusieurs groupements porteurs chacun d'une identité forte en termes soit de territoire, soit de pratique. L'historique de cette vive concurrence pour le gouvernement d'une vélocipédie devenue un enjeu d'importance nécessite, du fait de la complexité des luttes engagées, une approche chronologique articulée autour des deux poussées de fièvre fédérale de 1890-1891 et 1895-1896, la seconde étant la plus dangereuse pour l'U.V.F.. Au-delà du récit de cette structuration se profilent deux interrogations majeures. D'une part, les relations entre fédérations et associations, jusque là favorables à ces dernières, sont-elles transformées ? D'autre part, les diverses pratiques - tourisme, compétition amateur, compétition professionnelle - s'autonomisent-elles durablement au plan fédéral, autrement dit, l'U.V.F. cède-t-elle une partie de ses prérogatives face à ces assauts séparatistes ?

Au cours des années 1888-1889, l'U.V.F. reste maîtresse du jeu fédéral. Les deux nouveaux groupements régionaux qui se constituent en 1889 dans le Sud-Est - leur existence sera d'ailleurs brève - le sont à l'initiative de son personnel consulaire^{fn1001}. De plus elle marque sa prééminence en disqualifiant la *Société d'encouragement pour le développement de la vélocipédie en France*, coupable d'avoir organisé en août 1889,

à Levallois-Perret, une épreuve baptisée championnat de France. L'*U.V.F.* prétexte alors de son “ *droit de priorité* ” - la *S.E.D.V.F.* ne date que de 1888 - pour affirmer que “ *l'organisation des championnats de France est un monopole auquel personne n'a le droit de toucher* ”^{fn1002}. En outre, l'échec - il est dû à des dissensions internes - de l'organisation de grandes manifestations vélocipédiques lors de l'Exposition Universelle de 1889 est heureusement contrebalancé par les liens que tisse l'*Union* avec la *Ligue nationale de l'éducation physique*. En effet, après une courte période de malentendu^{fn1003}, l'*U.V.F.* s'engage avec vigueur auprès de Paschal Grousset dans le but d'élever “ *la vélocipédie à sa place si souvent discutée de sport sérieux et régénérateur* ”^{fn1004} et aussi d'accroître sa propre légitimité vis à vis des autorités. Ainsi met-elle au service de la *Ligue* son personnel consulaire, pousse-t-elle ses membres à l'adhésion et incite-t-elle le *Véloce-Sport*, son organe officiel, à s'engager dans cette campagne fortement empreinte de patriotisme. Ses président et vice-présidents, à côté de ceux des groupements gymniques, nautiques, hippiques, alpins, d'escrime et de tir, y gagnent le titre de membres de droit de la *Ligue*.

Pourtant, le renforcement de la primauté *uvéfiste* sur le cyclisme associatif n'empêche pas qu'elle soit sérieusement contestée à partir de 1890.

Coup sur coup, en moins d'un an, trois organismes^{fn1005} se posèrent en rivaux de l'*U.V.F.* et firent voler en éclat le monolithisme fédéral.

Le premier naquit le 26 janvier 1890, alors que

“ quatre jeunes gens : les frères Édouard et Charles Bruel, Steiner, président du Club des cyclistes de Paris, et Louis Masi étaient réunis, 23 boulevard Poissonnière, dans les magasins d'Édouard Bruel, représentant à Paris de la marque de vélocipèdes “ Hillmann, Herbert et Cooper ”. Édouard Bruel, qui revenait d'Angleterre, entretint ses amis de l'organisation et du fonctionnement du Cyclists' Touring club anglais. Frappés des avantages que pouvait présenter pour les cyclistes une association de ce genre, les Quatre eurent la pensée de fonder en France un groupement similaire et firent part de leur idée à quelques amis qui l'adoptèrent d'enthousiasme

”^{fn1006}. Même si cette version peut être nuancée^{fn1007}, la création du *Touring-club de France* tient d'une part à l'exemplarité du *C.T.C.* anglais et d'autre part à l'action de vélocipédistes parisiens, parmi lesquels beaucoup de membres du *Club des cyclistes de Paris* - ce sont donc d'anciens *uvéfistes* - déçus de la frilosité de l'*Union* en matière de tourisme^{fn1008}.

Deux mois plus tard,

“ un certain nombre d'habitants de Saint-Omer, Arras, Béthune, Lille, etc. ”,

réunis à Saint-Omer le 9 mars, forment “ *entre toutes les sociétés vélocipédiques des départements du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Aisne, de la Somme et de l'Oise, une association qui portera le nom de Fédération vélocipédique du Nord* ”^{fn1009}.

Les détails de la création du troisième organisme nous sont mieux connus. Elle débute en juillet, au cœur du quartier latin, avec la constitution de l'*Association vélocipédique d'Amateurs*^{fn1010} qui se conforme à la rigide éthique de l'amateurisme de l'*U.S.F.S.A.*^{fn1011}, calquée sur le modèle élaboré en Angleterre lors de l'appropriation du sport par la classe dominante. Cette fondation, ainsi que l'institution par l'*U.V.F.* d'une catégorie d'amateurs internationaux^{fn1012}, conduit les dirigeants de l'*U.S.F.S.A.* à s'interroger quant à l'opportunité d'accueillir la vélocipédie et ainsi de contribuer à sa structuration fédérale. Une première réunion du comité se tient le 17 novembre au domicile de Georges de Saint-Clair, le

président-fondateur^{fn1013}. Georges Bourdon, lorsqu'il relate cette séance initiale, évoque l'opposition de deux thèses. S'il ajoute que Pierre de Coubertin, " *prudent et subtil* ", présente aux membres réunis les deux opinions " *sans prendre parti* ", il omet de nous révéler les arguments des uns et des autres^{fn1014}. On peut les deviner. Louis-Philippe Reichel, trésorier de l'*Union* et cycliste convaincu, s'appuie sûrement sur l'exemple de vitalité que donne l'A.V.A., qu'il préside depuis sa création et qui organise compétitions sur piste et excursions dans un parfait esprit amateur. Il peut aussi faire valoir que l'*Union*, qui s'est fixé un vaste champ sportif, ne peut dédaigner une discipline source d'un fort engouement. Les détracteurs, eux, s'inquiètent probablement de la tradition de professionnalisme de ce sport qui véhicule des principes contraires à ceux défendus par l'*U.S.F.S.A.*. Le problème se pose en effet en ces termes : est-il possible de faire prospérer une activité véritablement amateur dans un milieu déjà soumis au pouvoir de l'argent ? Et, plus grave, l'*Union*, encore fragile car à ses débuts, ne risque-t-elle pas en s'ouvrant au cyclisme d'être contaminée par ses pratiques ? La question n'est pas tranchée immédiatement, mais l'intégration du sport cycliste est toutefois adoptée par le comité le 17 janvier 1891^{fn1015}.

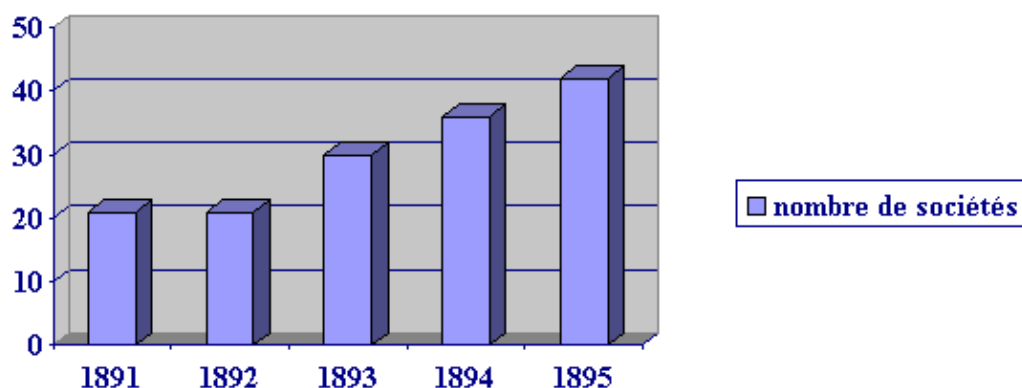
Ainsi, au début de 1891, le mouvement fédéral s'est diversifié. Les cyclistes peuvent choisir entre trois groupements nationaux (*U.V.F.*, *T.C.F.* et *U.S.F.S.A.*) quand ceux du Nord et du Haut-Rhône - la *Fédération du Sud-Ouest* perd de son importance en 1889-1890 - peuvent rejoindre une structure régionale. Cet éclatement ne prive pourtant pas chacune des cinq entités de connaître une phase de progression au cours de la première moitié des années 1890 (cf. graphiques 24).

Des deux fédérations régionales, celle du Nord connaît l'essor le plus important ; forte de 42 associations en 1895, elle contrôle alors 30% de l'effectif associatif cycliste de sa zone de recrutement, pendant que la *F.H.R.* avec ses 17 sociétés - 13 françaises et 4 étrangères^{fn1016} - n'atteint que 10%. Pourtant, dans les deux cas, la diffusion est parcellaire. La *Fédération du Haut-Rhône* ne recrute en 1895 que dans cinq de ses six départements^{fn1017} avec une prédominance marquée du Rhône et des deux Savoie. Quant à celle du nord, les sociétés éloignées de Saint-Omer, ville-siège de la fédération, s'affilient peu. L'Oise et l'Aisne, les deux départements les plus excentrés, n'apparaissent pratiquement pas dans les listes^{fn1018}. Par contre, le Pas-de-Calais et le Nord - à l'exclusion d'ailleurs de l'Avesnois, plus distant - groupent en 1894 près de 90% des sociétés (32 sur 36), le reste provenant de la Somme. Le succès ne vaut donc que pour une partie du territoire fédéral.

Graphiques 24. : Évolution des effectifs fédéraux (1888-1895).

a) *Fédération vélocipédique du nord (1891-1895).*

Sources : Le Véloce-Sport, 18 juin 1891, La France cycliste, février 1892, Arch. dép. Pas-de-Calais, M2305/1, La Pédale amusante, 29 février 1894 et 11 mai 1895.

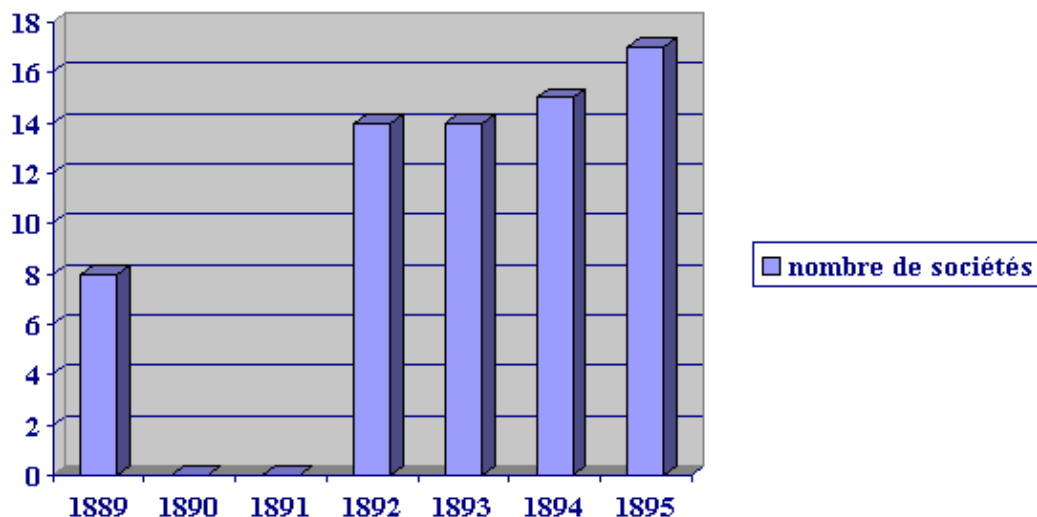


b) *Fédération du Haut-Rhône (1889-1895).*

Nota : 1890 et 1891 : n. c.

Sources : Arch. dép. Haute-Savoie, 66J 7, 66J 9, 66J

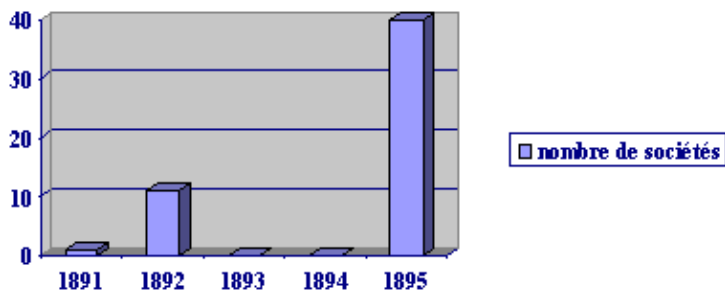
10.



c) U.S.F.S.A. (1891-1895).

Nota : 1893 et 1894 : n. c.

Sources : *Annuaire de l'U.S.F.S.A.*, 1891-1892, 1892-1893, 1895-1896.



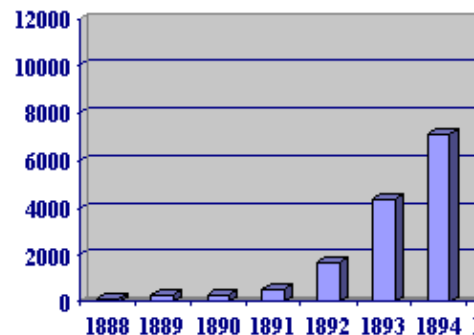
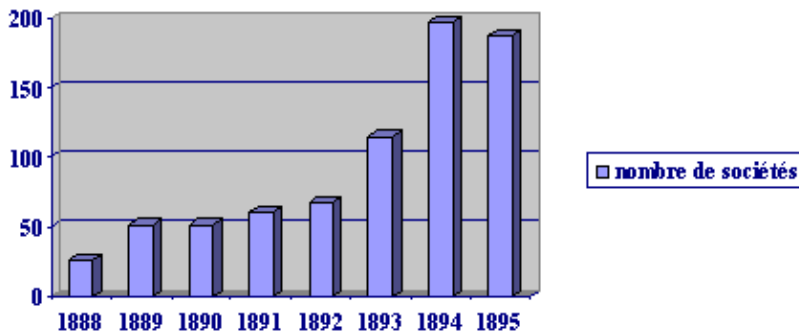
d) U.V.F.

1- Sociétés.

Sources: *Annuaire de l'U.V.F.*, 1888 à 1895.

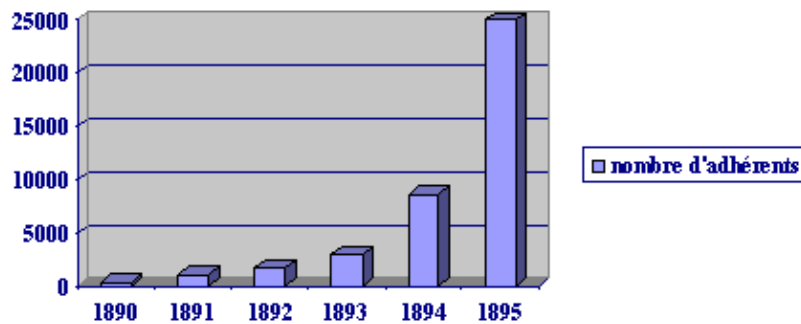
2-Membres individuels.

Sources : Comptes rendus des assemblées générales, 1888 à 1894 et 1896 ; *Le Véloce-Sport* (1888 à 1893) ; *Le Vélo* (1894) ; *Bulletin officiel de l'U.V.F.* (1896).



e) T.C.F. (1890-1895).

Sources: Revue du *Touring-club de France*. (janvier 1891-janvier



1896).

À considérer les organismes nationaux, le flux d'adhésions à l'*U.S.F.S.A.* débute lentement. L'*A.V.A.*, le groupe pionnier, patiente un an et demi avant d'être rejoint par d'autres sociétés spécifiquement cyclistes : le *Swift club* en février 1892^{fn1019} et l'éphémère *Cercle régional des cyclistes de Coulommiers* en avril suivant^{fn1020}. Toutefois, l'appoint des sections vélocipédiques - 8 en 1892, 29 en 1895 - intégrées à des clubs multisports portent le nombre des groupes cyclistes à 11 en 1892 puis 40 en 1895^{fn1021}. Grâce à ce quadruplement, la part des sociétés adeptes du deux roues passe de 15 à près de 50% de l'effectif global de l'*Union*^{fn1022}. De plus, en multipliant par quatre son secteur vélocipédique, la fédération amateur fait mieux que l'*U.V.F.* qui triple à peine le nombre de ses sociétés entre 1892 et 1895. Mais cette dernière peut se consoler en considérant l'évolution des adhésions de membres individuels : triplement de 1888 à 1891 et à nouveau de 1891 à 1892, à la suite, en partie, de l'abaissement de la cotisation de 10F. à 6F^{fn1023}. Cette diminution décidée au congrès de 1891 vise à faire pièce au *T.C.F.* qui, avant de fixer définitivement son tarif à 5F. en décembre 1892, ne demande à ses sociétaires qu'une contribution de 3F. 75 assortie d'un droit d'entrée de 1F. 25. La progression des membres individuels se ralentit par la suite tout en restant encore forte avec des taux de 250% (1892 à 1893), 160% (1893 à 1894) et 155% (1894 à 1895). Le total de 11 000 indépendants atteint en 1895 est pourtant plus de deux fois moins élevé que celui des membres du *T.C.F.*. L'essor du *Touring-club de France* qui groupe uniquement des individualités et n'accueille aucune association se fait en deux temps. D'abord lent, il se dessine avec force au cours de 1894, du fait d'une active propagande menée dans la presse^{fn1024}. D'avril à août, période la plus propice aux affiliations^{fn1025}, s'inscrivent près de 3000 personnes alors que l'association n'en compte qu'un peu plus de 2000^{fn1026}. 1895 confirme les promesses de 1894 : plus de 17 000 nouveaux membres^{fn1027} qui portent l'effectif à 25 000. Le président A. Ballif peut à juste titre évoquer " *un succès sans précédent* " ^{fn1028}, en tout cas le plus probant des groupements cyclistes nationaux.

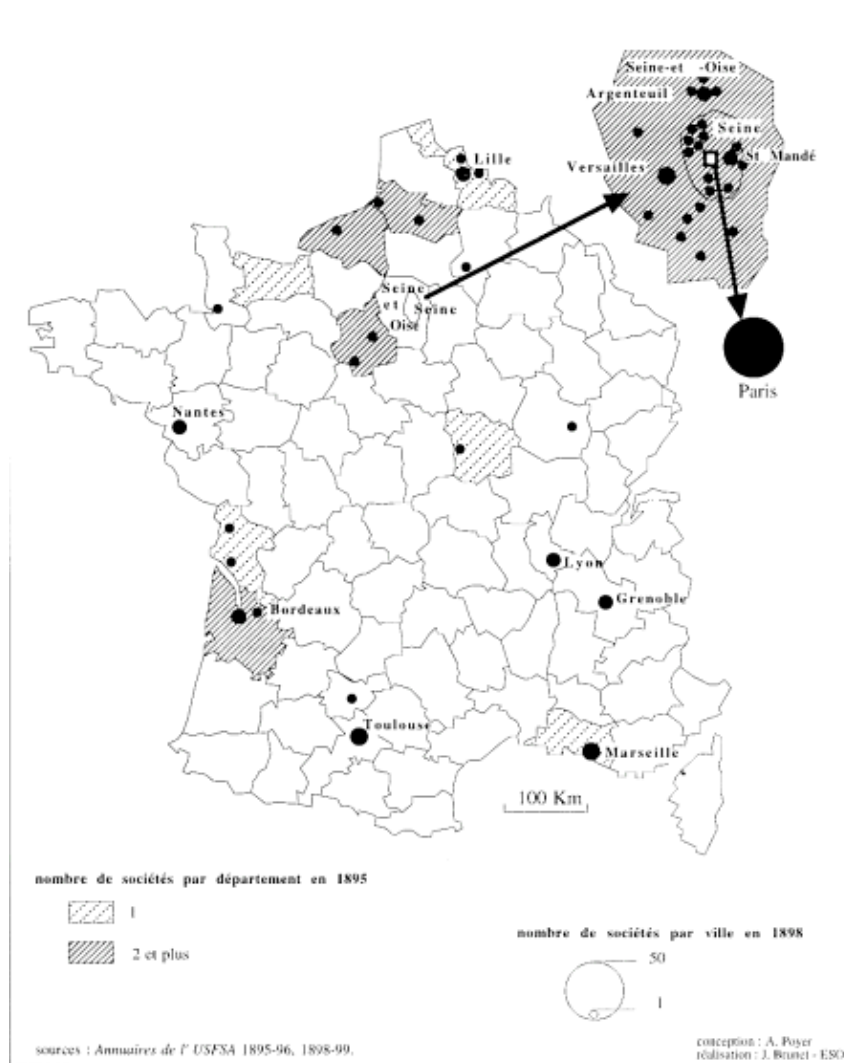
En dehors de la progression de leurs effectifs, un autre point commun rapproche les fédérations : leur diffusion déséquilibrée au sein de l'Hexagone.

Considérons l'*U.S.F.S.A.*. En 1892 et 1895 la capitale et sa zone d'influence proche, dans un rayon de 30km., concentrent les deux-tiers des groupements^{fn1029}. Et en province, le " *bataillon sacré* " ^{fn1030} n'investit que six départements en 1892 et onze en 1895, surtout localisés au centre-nord^{fn1031} (de l'Eure-et-Loir au Nord) et dans la région bordelaise (Gironde et Charente) (cf. carte 14).

Bien que de façon plus atténuée, l'*U.V.F.* souffre du même mal. Trente-neuf départements sont encore réfractaires à l'appel *uvéfiste* en 1895. En quatre ans, elle n'a gagné que sept départements (cf. cartes 15 et 16). L'accroissement touche en priorité Paris, la Seine et la Seine-et-Oise, qui, de 8% (5 sur 61) des sociétés affiliées en 1891, passent à plus du tiers en 1895 (69 sur 188). L'*U.V.F.* amplifie donc le phénomène de polarisation centrée sur la région parisienne constatée pour l'ensemble des sociétés. Sinon, la zone Gironde-deux Charente, le couple Bouches-du-Rhône-Var, la Normandie, le triangle Ardennes-Marne-Meurthe-et-Moselle, l'Oise, le Loiret et la Nièvre constituent les principaux bastions

*uvéfi*stes en 1895, alors que tout l'Ouest, le Centre, une partie du Nord-Est et du Sud-Ouest, le Nord en sont les zones déshéritées. Ces écarts tiennent bien sûr aux fluctuations de la densité associative globale (cf. carte 5) mais aussi au dynamisme plus ou moins important du personnel consulaire et à la concurrence des fédérations régionales comme dans le Nord [fn1032](#) ou en Bretagne où s'est constituée une *Union vélocipédique bretonne* [fn1033](#).

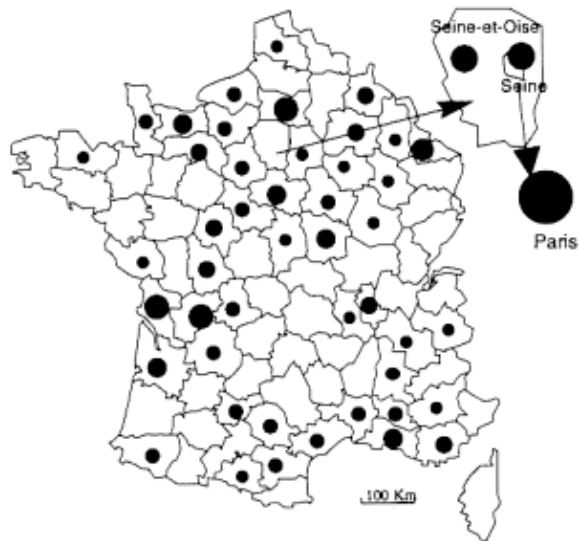
Carte 14. : Le territoire cycliste de L'U.S.F.S.A (1895-1898)



CARTE15

Carte 16 : L'implantation de l'U.V.F en 1895

L'implantation de l'U.V.F. en 1895.

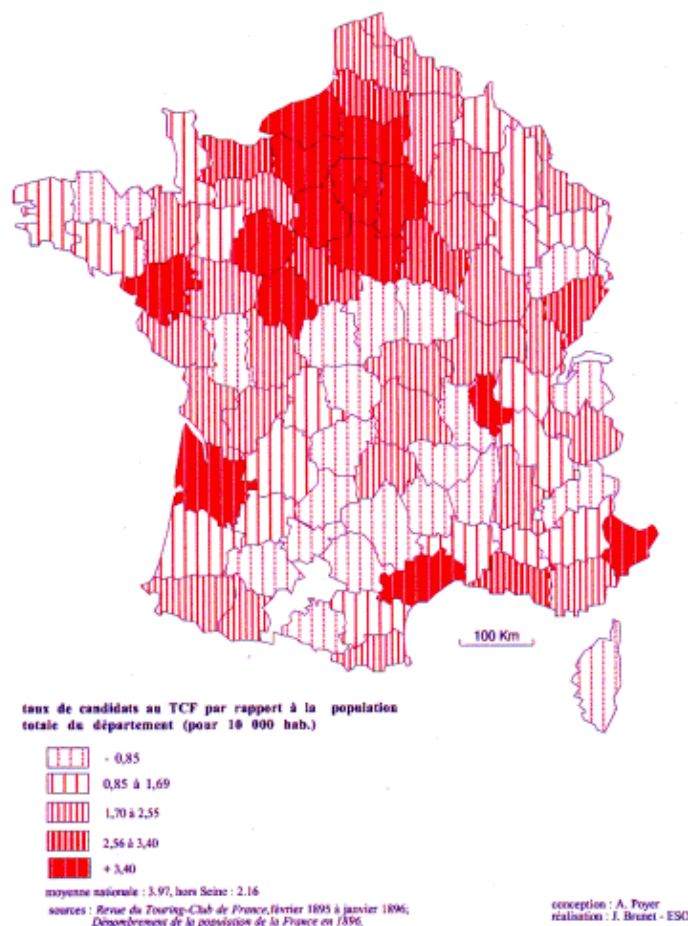


● 1 société

● 41 sociétés

Sources : *Annuaire de l'U.V.F.*, 1891, 1895.

Carte17. : Candidatures au T.C.F et population en France (1895)



À regarder la carte de répartition des membres du *T.C.F.* (carte 17) et à consulter la liste des membres individuels de l'*U.V.F.* [fn1034](#), on peut d'abord penser que le déséquilibre géographique y est moindre puisque l'ensemble de l'Hexagone est couvert. En fait, il n'en est rien, la région parisienne est fortement favorisée avec des taux rappelant ceux de l'*U.S.F.S.A.*. La Seine et la Seine-et-Oise renferment 46% des indépendants de l'*U.V.F.* et même 70% des *técéfistes* ! Le tourisme s'impose comme une spécificité de la capitale et de ses abords. En province, dans laquelle l'homogénéité n'est pas de mise [fn1035](#), le recrutement est essentiellement urbain. Les villes de Lyon, Marseille, Bordeaux confisquent les trois-quarts des membres individuels de leurs départements alors qu'elles ne groupent que la moitié de leur population. En Haute-Garonne 26 des 29 individuels résident à Toulouse. La même suprématie urbaine vaut pour le *T.C.F.* dont la propagande s'avère par ailleurs nettement plus efficace dans la moitié nord de l'Hexagone : 16 des 21 départements aux taux les plus élevés de candidats y sont localisés (cf. carte 17). Des deux zones bien pourvues en sociétés du sud de la France (cf. carte 5), la côte méditerranéenne apparaît plus tournée vers le tourisme que l'axe Charente-Tarn-et-Garonne.

L'analyse numérique de l'évolution fédérale suggère donc une progression. Pourtant, en 1895, avec trois cents associations affiliées, soit à peine le quart de l'effectif global, la situation s'est peu modifiée par rapport à 1887. Les sociétés hésitent toujours à se fixer une destinée commune. L'élément nouveau réside dans l'étonnant succès des structures touristiques - membres individuels de l'*U.V.F.* et surtout *T.C.F.* - ouvertes aux individualités. Les touristes s'intègrent par ce biais, et en masse, au mouvement fédéral tout en préservant leur liberté d'initiative. Enfin, la prééminence, parfois écrasante, de la région parisienne, attire l'attention. Restent à rechercher les fondements identitaires qui ont permis aux diverses fédérations de s'implanter.

La *Fédération du Haut-Rhône* et celle du Nord choisissent des modes d'identification bien distincts. La première, se glorifiant avant tout de son caractère international^{ftn1036}, ne remet pas en cause son fonctionnement. Elle conserve sa direction tournante et se confine dans l'organisation de congrès et de championnats^{ftn1037}, occasions de banquets et de visites touristiques^{ftn1038}. Ces fêtes annuelles suffisent aux clubs fédérés puisqu'en 1892 ils repoussent la proposition du *Vélo-club dauphinois* de se substituer à l'*U.V.F.* et au *T.C.F.* pour

“ prendre en mains la défense de tous les intérêts vélocipédiques régionaux ”

^{ftn1039}. L'*Union vélocipédique savoisienne* créée en 1891 suit sa devancière dans sa démarche toute de convivialité^{ftn1040}.

Par contre la *Fédération du Nord* s'affirme comme une rivale de l'*U.V.F.*. Pour ce faire ses statuts installent un bureau stable avec président, vice-président, secrétaire, trésorier et assesseurs, et fixent l'objectif ambitieux de couvrir tout le champ de la pratique cycliste. Dans les faits, l'élection à la tête du nouveau groupement d'un grand bourgeois influent de Saint-Omer, M. Van Zeller d'Oosthove^{ftn1041}, lui confère un prestige immédiat. Par la suite, la *F.V.D.N.*, en dehors de la tenue de ses deux congrès annuels, organise un nombre croissant de championnats^{ftn1042}, édicte un règlement de courses très précis en 1892^{ftn1043}, se dote d'une commission sportive chargée de gérer le classement des coureurs, étoffe son instance dirigeante - elle ne compte pas moins de sept vice-présidents en 1895 - et lance la réalisation d'une carte vélocipédique du territoire fédéral. Elle renforce encore sa légitimité en obtenant du ministère de la guerre, à l'instar de l'*U.V.F.*, de délivrer un livret spécial à tout vélocipédiste qui

a “ pu fournir une course de fond de 100km. sur route en six heures ”

^{ftn1044}, ou encore en effectuant auprès des cinq préfets de sa région des démarches en faveur d'une réglementation unique concernant la circulation des vélocipèdes. Bien plus la *Fédération du Nord* fait signer sa propre pétition contre l'impôt sur les vélocipèdes en parallèle à celle lancée conjointement par le *T.C.F.*, l'*U.V.F.* et l'*U.S.F.S.A.*.

L'identité des cyclistes de l'*U.S.F.S.A.* repose d'abord sur une éthique de l'excellence. Statuts et règlements de l'*Union* portent en disposition liminaire et fondamentale l'admission des seuls amateurs ainsi caractérisés :

Tout gain en argent et toute confrontation avec des professionnels sont donc exclus.

“ On est amateur ou on ne l'est pas, et de même qu'on ne transige pas avec l'Honneur, de même on ne transige pas avec l'Amateurisme ”

^{ftn1045}

Au-delà de ce refus clairement affiché d'accommodement avec le mercantilisme, l'éthique du " *bataillon sacré* " repose sur des idéaux spécifiques présentés comme autant de contre-pieds aux errements dénoncés du professionnalisme. La rubrique " *vélocipédie* " des *Sports athlétiques* s'en fait l'écho. Au premier rang des vertus requises figurent la loyauté, la générosité, l'honnêteté mais aussi l'audace, la vaillance. La vélocipédie est école de volonté. Les adhérents apprennent

" à affronter toutes les températures, à vaincre tous les obstacles "

[fn1046](#). Cette philosophie de la perfection, du dépassement de soi s'accompagne d'une vision hédoniste et bien sûr désintéressée. L'amateur pratique pour son plaisir, il considère les courses comme une distraction et non un travail. Il affronte l'adversaire - que ce soit un concurrent, lui-même ou la nature - pour l'amour du sport et la satisfaction de la gloire. Plus encore, son activité physique, exercice raisonné et intelligent, exercice hygiénique, sain pour le corps, sain pour l'esprit, contribue au développement intellectuel. La pratique *unioniste* ne vise pas moins qu'au perfectionnement global de l'homme, à la fois sportsman et " *honnête homme* ". La femme, quant à elle, n'est jamais prise en compte.

La commission de vélocipédie constitue le cœur du dispositif organisationnel, chargée qu'elle est, sous le contrôle toutefois du conseil de l'*Union*, de structurer, d'animer les activités et de faire respecter le règlement - elle prononce disqualifications et suspensions[fn1047](#). Au premier texte très succinct[fn1048](#), adopté le 14 janvier 1891, succède un code de courses détaillé de quatre-vingt-quinze articles[fn1049](#). Y figure un calendrier de courses nationales dépendant directement de la commission et partagé entre challenges et championnats. Même si ces derniers (championnats interscolaires à partir de 1891, championnats de France à partir de 1892[fn1050](#)) tendent à faire ressortir le champion de la masse, au total la préférence *unioniste* va nettement à la valorisation du collectif. Ainsi le championnat de France de 100 km. sur route, pourtant épreuve individuelle, mais courue avec entraîneurs, vise en fait à magnifier " *les belles vertus de solidarité et dévouement* " à l'opposé de

" l'égoïsme et de l'exclusivisme "

propres au sport professionnel[fn1051](#). Champions et équipiers partagent la victoire. Ensemble ils ont combattu par " *amour du drapeau qui est ici l'écharpe du club* " [fn1052](#). Les challenges subliment encore cet objectif.

À ces épreuves nationales s'ajoutent les réunions de clubs également soumises au contrôle de la commission qui accorde ou refuse les autorisations, vérifie les listes d'engagement et envoie souvent un de ses membres pour s'assurer de leur bon déroulement. La grande majorité de ces courses de clubs ont pour cadre la piste, gage, selon les dirigeants, d'une meilleure équité sportive et qui, espace clos, assure l'osmose entre les compétiteurs et un public choisi et connaisseur, rétif à la " *vulgaire* " route, dont les adeptes sont ravalés au rang de " *ratés de la piste* " [fn1053](#). D'ailleurs, le code des records, à l'inverse de celui de l'*U.V.F.*, n'admet que des tentatives sur vélodrome. La volonté d'intellectualisation de la pratique, précédemment évoquée, ne se prolonge pas par la valorisation du tourisme, qui, s'il ne suscite aucune critique, ne reçoit pas d'encouragement de la commission. Il semble hors de son champ d'intérêt qu'elle circonscrit à la seule compétition. Pourtant les sociétés offrent à leurs adhérents un programme de promenades et d'excursions[fn1054](#).

Le sentiment identitaire du " *bataillon sacré* " est renforcé par les attaques auxquelles se livre la quasi-totalité de la presse sportive. Au début les journalistes fustigent l'anglomanie et la naïveté des *Unionistes*, les qualifient d'hypocrites, raillent leur " *pureté* ". Ils condamnent surtout leur idéal " *aristocratique* " qui exclut les coureurs de condition modeste. Plus tard ils ridiculisent l'amateur en l'assimilant à un coureur médiocre. Mais la décision de la fédération anglaise, la *National Cyclists' Union (N.C.U.)* d'admettre que les licenciés de l'*U.S.F.S.A.* affrontent ses champions est pour Pierre de Coubertin " *la vengeance la plus douce que nous puissions tirer des railleries qu'on nous a si souvent lancées* " [fn1055](#). En juillet suivant, à Buffalo, l'*A.V.A.*, patronne la première véritable réunion opposant amateurs français et étrangers. À la fin de 1893, au grand salon vélocipédique annuel de Londres, le Stanley Show, l'*Union* affermit encore sa position. En effet, lors de

la constitution de l'*International Cyclists' Association (I.C.A.)*, à dominante anglo-saxonne^{ftn1056}, elle est accueillie en tant que fédération fondatrice et devient la seule instance française reconnue au niveau amateur. Ses adhérents défendent donc les chances de la France dans les épreuves internationales dont les championnats du monde. Incontestable succès international qui assure à l'*U.S.F.S.A.* une légitimité renforcée.

Là où les cyclistes de l'*U.S.F.S.A.* se fondent dans un moule identitaire préexistant, les membres du *Touring-club de France* vont par inflexions successives créer le leur.

À l'origine, même si le texte des statuts fondateurs débute en appelant à

“ la propagation du tourisme sous toutes ses formes ”

ftn1057

,
le *T.C.F.* emprunte une orientation presque exclusivement vélocipédique qui se concrétise formellement en 1893 avec l'adjonction du sous-titre “ *Alliance des touristes cyclistes* ” à la dénomination primitive^{ftn1058}. Dans les faits, au printemps de 1892, est décidée l'organisation annuelle dans chaque région, par l'intermédiaire des délégués principaux, d'une part de deux grandes excursions cyclistes de trois à quatre jours et d'autre part de deux séries d'épreuves en vue de l'obtention de diplômes de “ *routier vélocipédique* ”. Que, pour ces deux dernières distinctions, l'objectif avancé soit d'ordre patriotique -

“ créer une pépinière de cyclistes d'une solidité éprouvée [pour] le service des armées et les divers services publics et privés ”

^{ftn1059} - n'empêche pas les protestations d'une partie des adhérents irrités par la fixation d'un temps maximum de cinq heures à l'épreuve de 90 km. et de dix heures à celle de 150km.

“ Le coup de revolver du 24 juillet [- date de la première organisation -] a consommé l'irréparable, le *T.C.F.* a fait une course ”

ftn1060

.
Mais la polémique s'apaise d'elle-même. En effet, les épreuves de 90 et 150km., comme d'ailleurs les grandes excursions, ne rencontrent qu'un faible succès. Toutefois, ces tensions aboutissent à un recentrage vers le seul tourisme et même à partir de 1894 vers le tourisme considéré dans sa globalité. Les modifications statutaires de 1895 concrétisent cette évolution. La suppression des épreuves routières y est consignée ainsi que l'abandon du sous-titre “ *Alliance des touristes cyclistes* ” car, écrivent les rédacteurs du rectificatif, :

“ il semble limiter au cyclisme seul notre sphère d'action, alors que notre objectif principal est le tourisme sous toutes ses formes ”

ftn1061

.
Pour arriver à ses fins, le *T.C.F.* dispose d'une organisation efficace et très centralisée. Le conseil

d'administration, uniquement composé de Parisiens ou de banlieusards, concentre tous les pouvoirs et prend rapidement le pas sur l'assemblée générale tenue annuellement dans la capitale^{fn1062}. La revue éditée à partir de janvier 1891^{fn1063} et servie à chaque sociétaire porte la bonne parole et constitue le lien privilégié entre le petit noyau de dirigeants - le conseil d'administration compte quinze membres en 1895 - et la masse des adhérents disséminés sur tout le territoire. Quant au personnel provincial - délégué principal à la tête d'une des dix-huit régions calquées sur les secteurs des corps d'armée, délégué et sous-délégué dans les localités importantes - il n'a que peu de pouvoir^{fn1064}. Son rôle se borne statutairement à fournir des renseignements aux touristes de passage et, pour les délégués principaux, à servir de relais avec les autorités militaires. La forte progression de l'effectif à partir de 1894 donne des ressources plus importantes dont une partie est investie dans des travaux d'intérêt général : pose de plaques et poteaux indicateurs avant des descentes dangereuses, à des carrefours, installation de postes de secours, actions qui s'ajoutent à l'élaboration d'un guide routier, de cartes vélocipédiques et d'un annuaire recensant hôtels et mécaniciens et donnant diverses indications utiles^{fn1065}. Sont ainsi dégagés 3000 francs en 1894, 15 000 l'année suivante^{fn1066}.

L'identité du *T.C.F.* est également façonnée par la personnalité d'Abel Ballif qui accède au poste de secrétaire général en 1892, à la suite de la démission de Marcel Viollette. Travailleur opiniâtre, ce sous-chef de bureau à la préfecture de la Seine, en retraite, donne à l'association une âme faite de désintéressement et de dévouement à l'intérêt général.

“ Notre rôle à nous est de nous confiner dans le sérieux et l'utile ; c'est ce qu'on vient chercher chez nous : des services et non du plaisir ”

^{fn1067}. Enfin, si le Conseil d'État refuse la déclaration d'utilité publique sollicitée par le *T.C.F.* en 1894, le soutien de membres d'honneur tels qu'Émile Zola, l'élection du docteur Just-Championnière en tant que président d'honneur (1892) et l'acceptation du président de la République, Félix Faure, du titre de haut-protecteur (1895) confèrent au *Touring-club* prestige et reconnaissance de son action.

L'évolution du *T.C.F.*, de groupe centré sur le cyclisme à association à but d'intérêt général, s'accompagne d'une modification sensible de l'appartenance sociale de ses membres (cf. graphiques 25 à 28)^{fn1068}.

En 1893, la bourgeoisie populaire approche les 60%, ne laissant donc qu'un peu plus de 40% à la catégorie des notables. La répartition est alors assez proche de celle mise en évidence pour les cyclistes des associations entre 1892 et 1895 (cf. graphiques 13 et 14), sauf qu'au *T.C.F.* les “ employés ”, particulièrement nombreux à adhérer à Paris^{fn1069}, supplantent les petits patrons.

Deux ans plus tard, la proximité de statut social entre *técéfistes* et autres vélocipédistes disparaît. Les données de 1893 sont plus qu'inversées puisque l'effectif est maintenant accaparé aux deux-tiers par les notables. Les desseins du *T.C.F.* séduisent tous les groupes de la catégorie. L'aristocratie voit sa part plus que tripler de 1,9 à 6,9%.

“ On trouve [au sein du T.C.F.] les noms les plus connus à côté des plus modestes ”

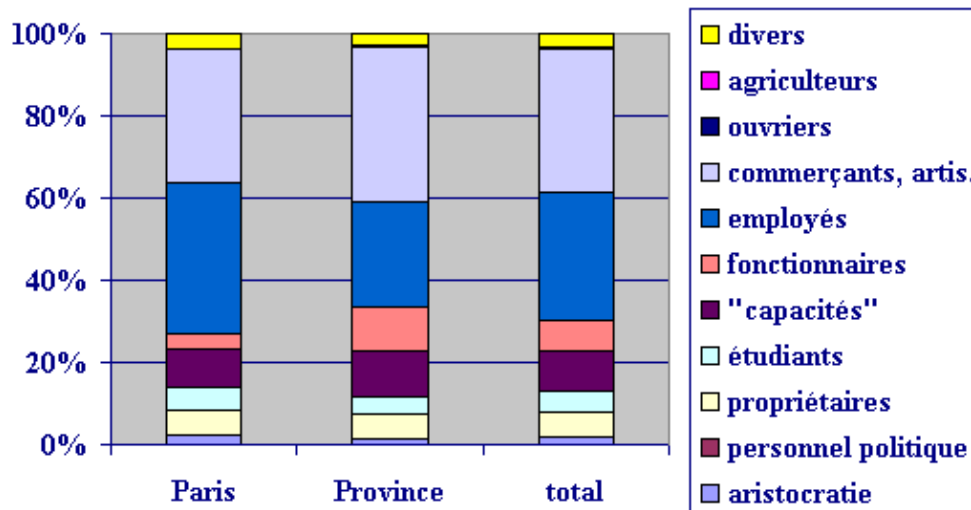
^{fn1070}. L'essor des inscriptions des fonctionnaires intermédiaires est également spectaculaire (4,3 à 13,8%). Les “ capacités ” progressent de 10,2 à 17,1%. Seule exception à cette montée des notables, le déclin des négociants et industriels de 11,3 à 8,7%. Le monde des affaires est nettement moins attiré que les “ intellectuels ”. Quant à la baisse qui affecte la bourgeoisie populaire - ces

“ bons badauds qui se mettent au Touring parce que son titre ressemble à celui du Jockey club et que la cotisation y est moins élevée ”

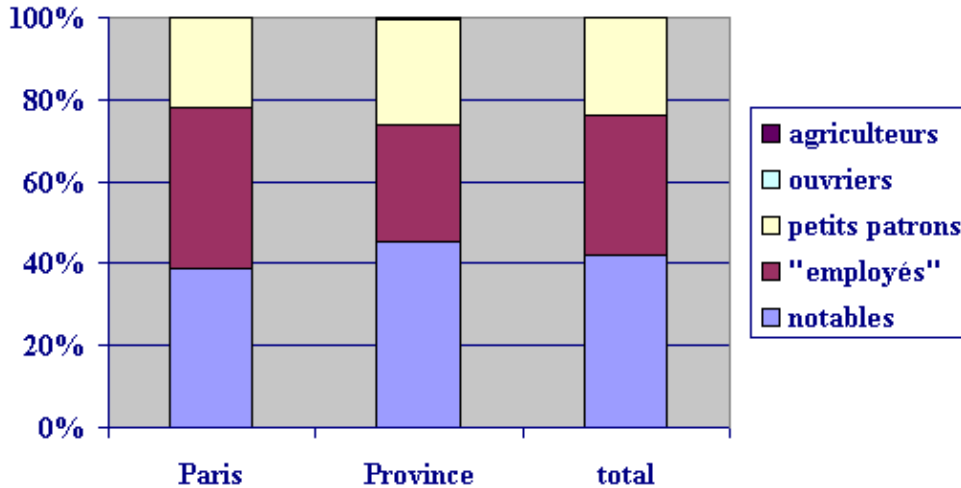
^{fn1071}

- elle touche surtout les “ employés ” dont le pourcentage est divisé par deux (34,1 à 17,7%), alors que celui des petits patrons recule de 40% (23,8 à 15%).

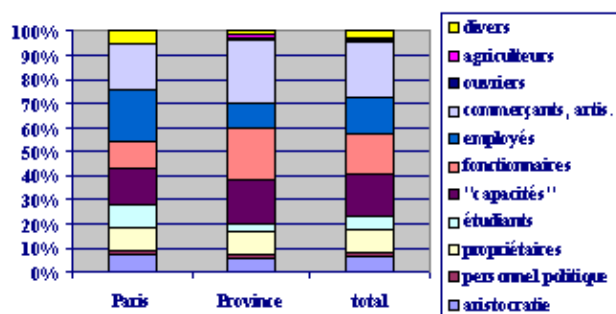
Graphique 25. : Répartition socioprofessionnelle des candidats au *Touring-club de France*(janvier-juin 1893).



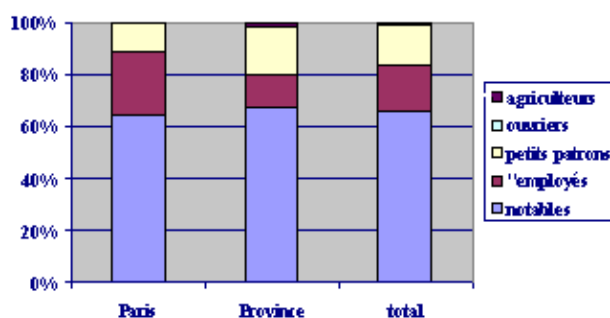
Graphique 26. : Statut social des candidats au *Touring-club de France* (janvier-juin 1893).



Graphique 27. : Répartition socioprofessionnelle des candidats au *Touring-club de France*(décembre 1895).



Graphique 28. : Statut social des candidats au *Touring-club de France* (décembre 1895).



Contrairement aux fédérations régionales, à l'*U.S.F.S.A.* et au *T.C.F.* qui circonscrivent leur action à un territoire restreint ou à un seul type de pratique, l'*U.V.F.* continue à se positionner dans l'ensemble du champ cycliste français. Toutefois, les *uvéfistes* tardent à mesurer le danger que représente le *T.C.F.*. Trop confiants, aveuglés par leur ancienneté, par la croissance du nombre de leurs membres individuels - beaucoup appartiennent à la catégorie des notables^{fn1072}-, ils ne réagissent véritablement qu'en 1894 avec la nomination d'une commission de tourisme ; celle constituée en 1890 ayant été transformée l'année suivante en commission sportive. Le budget, jusque là très peu tourné vers les voyages, prévoit pour 1895 un crédit de 8000F. La commission intervient pour l'ouverture de pistes cyclables, décide la pose de poteaux indicateurs, obtient le libre passage des adhérents dans divers pays étrangers. L'*Annuaire de 1895* symbolise cette nouvelle orientation. En effet, si depuis sa création, en 1887, cette publication réserve une partie de ses pages aux touristes, elle innove huit ans plus tard en paraissant sous forme de quatre fascicules distincts dont un de 226 pages exclusivement consacré au tourisme. L'introduction de cette partie, due à G. de Pawlowski fixe l'objectif :

“ ce qu'il faut avant tout pour la [route] faire aimer, c'est en faciliter les détails matériels, en aplanir l'accès en frayant le chemin aux autres, donner toutes les indications nécessaires pour éclaircir ce dédale si complexe ”

^{fn1073}. En conséquence, de nouvelles rubriques apparaissent : renseignements portant, département par département, sur la qualité du réseau routier, le climat, les endroits à visiter, les règlements locaux de circulation et les excursions intéressantes.

Face à l'*U.S.F.S.A.*, les querelles intestines entravent l'action. La catégorie des amateurs internationaux instituée au congrès de 1890 est supprimée l'année suivante. Tous les amateurs *uvéfistes* peuvent donc à nouveau prétendre à des prix en argent et en objets d'art, ce qui leur interdit les compétitions internationales et empêche l'*I.C.A.* d'accueillir l'*U.V.F.*. Cette dernière, exclue de la première structure internationale, cherche à sortir de son isolement. L'idée, développée dans *Le Vélo*^{fn1074} par Paul Rousseau et Paul Hamelle, de créer une *Union latine* est reprise au congrès de 1894. Mais les championnats du monde opposant, comme elle le préconise, amateurs et professionnels ne voient jamais le jour car, faute d'échos favorables, le projet d'*Union latine* est vite abandonné.

En dépit de l'émergence des fédérations rivales, l'*U.V.F.*, nous l'avons vu, connaît un accroissement de ses effectifs, ce qui nécessite des adaptations vers plus d'efficacité.

Au siège social, installé à partir de 1890 dans un local plus central^{fn1075} (rue du Louvre), travaille un personnel de secrétariat plus nombreux. En décembre 1890, paraît le premier bulletin officiel indépendant^{fn1076}. Au plan institutionnel, une série de décisions, prises sous la pression numérique croissante des Parisiens - au congrès de 1891, ils contrôlent vingt-trois des quarante et une voix -, modifie totalement la répartition des pouvoirs à l'intérieur de l'*Union*. Après qu'en 1890 le nombre des membres du comité est passé à dix et leur mandat à trois ans, le changement fondamental intervient en 1892. D'exécutif le comité devient directeur avec des attributions très étendues

“ qui lui permettront de marcher de l'avant sans perdre son temps en consultations le plus souvent stériles auprès du conseil permanent et tardives auprès du congrès annuel ”

^{fn1077}

Cette prééminence du comité, cette centralisation renforcée s'accompagnent de la remise en cause de la volonté d'indépendance, un moment décidée à la fin des années 1880, vis à vis de la presse et de l'industrie du cycle. Les incompatibilités de fonctions (directeur ou rédacteur d'un journal, emploi dans l'industrie vélocipédique) sont levées pour les quinze membres du comité directeur. De plus, la commission sportive née en 1891 est chargée de gérer la compétition. Le congrès lui lègue sa prérogative de désignation des pistes pour le déroulement des championnats de France. Les vélodromes parisiens, indépendants des sociétés mais affiliés à l'*U.V.F.*^{fn1078}, bénéficient de ce transfert. En 1895, les trois épreuves conservées (championnat de vitesse bi et tri, championnat de fond bi) de même que le grand prix de l'*Union* créé en 1894, se déroulent au vélodrome de la Seine qui, en contrepartie, subventionne l'*U.V.F.*. L'organisation des grandes épreuves de la fédération passe ainsi des sociétés de province aux entrepreneurs privés de la capitale. Ce transfert confirme le fort mouvement de centralisation que connaît l'*Union* et dont profite particulièrement la commission sportive à la légitimité accrue à partir de 1894 lorsque sa nomination passe du comité directeur au congrès.

Ainsi, qu'ils soient régionaux ou nationaux, récents ou anciens, les groupements fédéraux connaissent une croissance de leurs effectifs dans la première moitié des années 1890. Les autonomisations réussies, au plan territorial de la *Fédération du Nord*, au niveau de la pratique de l'*U.S.F.S.A.* (compétition amateur) et du *T.C.F.* (tourisme), n'ont pas pour autant affaibli l'*U.V.F.*. Celle-ci tient à maintenir son influence - sa réaction en faveur du tourisme à partir de 1894 en est la preuve - sur l'ensemble du sport vélocipédique. Mais des dissensions internes sont à l'origine en 1895 d'une nouvelle fédération qui remet en cause l'existence même de l'*U.V.F.* et, par voie de conséquence, l'équilibre de tout l'édifice fédéral.

Le contrôle de l'*U.V.F.*, dont le budget est passé de moins de 10 000F. en 1891 à plus de 100 000 en 1894, devient un enjeu de pouvoir d'importance entre deux camps bien distincts. D'un côté les " traditionalistes " regroupés autour du comité directeur, de l'autre les " modernistes " qui, sous la coupe de la commission sportive, veulent nouer des liens plus étroits avec les vélodromes et le complexe journalistico-industriel. Ces derniers, pour la plupart des nouveaux venus - le conflit est aussi générationnel -, ont pour mentor Paul Rousseau^{fn1079}. Bon exemple de Rastignac de la vélocipédie d'alors, après avoir dirigé à Bordeaux *le Véloce-Sport*, il monte à Paris et crée en décembre 1892, en collaboration avec Pierre Giffard, le premier quotidien sportif, *le Vélo*^{fn1080}. La tension déjà vive entre les deux groupes s'exacerbe au début de 1895. L'*U.V.F.* ayant en effet obtenu du conseil municipal de la capitale l'organisation du grand prix de Paris, en collaboration avec *l'Association de la presse cycliste (A.P.C.)*^{fn1081}, le comité directeur nomme comme délégués à cette épreuve des membres pris en son sein. La commission sportive, ulcérée d'avoir été évincée, démissionne au mois de juillet, la veille de l'ouverture du congrès extraordinaire décidé par le président Louis d'Iriart d'Etchepare, avocat palois, successeur en 1892 de Georges Thomas.

Le but de la réunion est principalement de faire cesser les querelles au sommet de l'*U.V.F.*, mais les provinciaux veulent aussi s'y faire entendre et plaident pour une nouvelle organisation leur donnant plus de latitude décisionnelle^{fn1082}. Mais de salvateur le congrès devient destructeur. Il est fait table rase de l'ancienne organisation, à l'exclusion du président d'Etchepare chargé de réviser complètement la constitution *uvéfiste* et de nommer comités et commissions. Le grand perdant semble être le comité directeur soupçonné d'avoir causé un déficit important. La commission de tourisme n'est pas plus épargnée, accusée qu'elle est d'avoir dilapidé les fonds de la fédération en s'engageant auprès de la maison Larousse à hauteur de 10 000F. pour l'édition de guides et en faisant poser des poteaux indicateurs à des prix prohibitifs. La commission sportive triomphe, mais, contre toute attente, le comité directeur refuse de démissionner et poursuit son travail. L'anarchie s'installe. Le clan sportif décide alors de faire sécession et utilise largement les colonnes du *Vélo* pour diffuser ses idées et lancer une fédération.

Le 14 novembre 1895 paraît le manifeste de création de l'*Union cycliste de France*,

“ fédération sportive des sociétés et vélodromes français ”

uniquement vouée à la compétition professionnelle. En dépit des protestations du président du comité directeur de l'*U.V.F.*^{fn1083}, le ministre de l'Intérieur autorise en février 1896 le nouveau groupement qui, afin de récupérer le mécontentement des *uvédistes* provinciaux, accueille les fédérations régionales et cherche à mettre en place une structure décentralisée basée sur des comités régionaux^{fn1084}. Pourtant, hormis le sud-ouest et la Lorraine, l'*U.C.F.* s'implante peu hors de Paris. Les toutes récentes *Fédération vélocipédique des deux Charentes*^{fn1085} et *Fédération lorraine*^{fn1086} sont les seuls groupements régionaux à la rejoindre et sur 45 clubs qui adhèrent en 1896, 16 sont parisiens et 12 émanent de la Gironde, de la Haute-Garonne, de la Charente ou de la Charente-Maritime. L'origine géographique des membres honoraires fondateurs reproduit à peu près le même schéma^{fn1087}. Au plan social, ils appartiennent pour beaucoup au milieu du cyclisme des affaires en tant que directeurs de vélodromes, publicistes sportifs ou fabricants de vélocipèdes^{fn1088}. Par contre, la greffe est difficile avec le réseau associatif traditionnel. Les adhésions s'essoufflent après juin 1896 et les organisations (championnats départementaux, régionaux, nationaux, brevets de 100km. à accomplir en moins de cinq heures^{fn1089}) ne se multiplient pas et attirent peu de participants. Le soutien de la majorité des vélodromes ne suffit pas pour bâtir une fédération solide.

Bien que l'*U.C.F.* montre assez rapidement des signes de faiblesse, les conséquences de la crise sont dramatiques pour l'*U.V.F.*. En butte aux attaques incessantes du *Vélo*, la " vieille bique ", comme la désignent ses détracteurs, voit fondre ses effectifs : *le Vélo* se délecte de " *la dégringolade* " *uvéfiste* et liste les sociétés

qui se désaffilient. Beaucoup de membres individuels, eux aussi décontenancés par ces querelles, ne reprennent pas leur adhésion. Les dirigeants, à la recherche de soutiens, acceptent le patronage de l'*Omnium* qui impose son code de courses. Son application est confiée à une commission sportive de dix membres comprenant six membres de l'*Omnium* dont le président (le duc de Brissac) et le secrétaire (H. Desgrange). Au congrès de 1896, de nombreuses voix s'élèvent contre cette association avec la société de la rue Spontini qui ne vise pas moins que de devenir pour le cyclisme l'équivalent de la *Société d'encouragement* en matière hippique. L'*U.V.F.* petite bourgeoise craint l'*Omnium* aristocratique et l'accord finalement échoue. Par ailleurs dépourvue de vélodromes - ils ont rejoint l'*U.C.F.* - l'*U.V.F.* ne peut organiser ses championnats de France ni son grand prix. Quant à la municipalité de la capitale, elle ne lui renouvelle pas sa confiance pour le grand prix de Paris, organisé par la seule *A.P.C.*. Sans que se réalise le pronostic de certains, à savoir la disparition de l'*U.V.F.*, la crise qu'elle connaît profite au *T.C.F.* et à l'*U.S.F.S.A.*.

Les succès du *T.C.F.* se lisent d'abord dans les chiffres. L'effectif continue à progresser, vigoureusement en 1896 - près de 25 000 candidatures - un peu plus lentement par la suite, mais en 1899 ce sont encore 13 000 candidats qui se présentent^{ftn1090}. Ce qui fait que les 25 000 adhérents recensés à la fin de 1895 deviennent près de 50 000 en 1896 et sont plus de 70 000 en 1899^{ftn1091}. La marche en avant du Touring-club n'a donc pas été entravée par les remous nés du désir de certains sociétaires, surtout marseillais^{ftn1092}, de transformer l'association d'individualités en une fédération de groupements régionaux. A. Ballif préfère alors perdre quelques adhérents plutôt que d'abandonner les principes de l'unité de direction et de la centralisation qu'il réaffirme avec force.

“ Une seule main doit tenir le gouvernail ; qu'elle soit laborieuse et dévouée, c'est tout ce qu'il faut demander. [...] Si la province est le corps et le cœur de la nation, Paris n'en est-il pas la tête et le cerveau, et se peut-il que la pensée directrice émane d'ailleurs ? ”

ftn1093

En corollaire de l'essor de ses adhérents, les fonds disponibles s'élèvent. De 1895 à 1899, les recettes croissent de 173 000 à 658 000F. et le compte de réserve de 16 000 à 100 000F. Toutes les dépenses progressent également et surtout celles affectées aux actions d'intérêt général qui dépassent les 90 000F. en 1899. À la fin de 1897 sont déjà réalisés 300 kilomètres de bas-côtés cyclables, installés 1210 poteaux de signalisation et 205 postes de secours. Au cours de l'année ont été distribués 1800 F. de gratifications à des cantonniers ou gardiens de passage à niveau zélés. Le Touring-club fonde en 1898 “ une caisse de secours immédiats aux cantonniers blessés ou malades, à leurs veuves et à leurs orphelins ” et débourse de ce fait 11 000F. en 1899. En même temps se poursuit la parution de cartes et d'itinéraires, s'accroît le nombre de pages de la revue, se précisent les renseignements de l'annuaire surtout au niveau des hôtels. Tout cela au profit non des seuls cyclistes mais, comme le souligne A. Ballif, de “ tous les usagers de la route [...], les piétons, les cavaliers, les voituristes, tout ce qui se sert de la route, c'est-à-dire tout le monde ”^{ftn1094}.

Les voyages scolaires à bicyclette lancés en 1895 par L. Etevenon, surveillant général de l'école Jean-Baptiste Say, eurent par contre des difficultés à s'imposer. Calqué sur les caravanes scolaires du *C.A.F.*^{ftn1095}, ce

“ préceptorat sur route ” vise à “ mettre au service de l'intelligence des organes souples et obéissants [...], à aller à la recherche de la connaissance [...], à initier à la vie intime des provinces parcourues [...], à comprendre la puissance de cette association qui prépare pour la patrie, en la faisant connaître, des hommes unis et forts ”

ftn1096

Ces objectifs hygiéniques, pédagogiques et patriotiques ne suffisent pas à dynamiser l'institution pas plus que la fondation de bourses à partir de 1899^{fn1097}. Cette année-là l'expédition ne compte que douze membres dont huit boursiers.

La multiplication et la répartition sociale des membres d'honneur de la société sont révélatrices d'une notoriété accrue. En 1899, le Touring-club, toujours sous la haute protection du président de la République Félix Faure, et sous la double présidence d'honneur du général Henrion-Berthier, maire de Neuilly, et du docteur Just- Championnière, chirurgien de l'hôpital Beaujon, compte 28 membres d'honneur : d'une part 16 Français dont 14 occupant ou ayant occupé des fonctions de député, sénateur, ministre ou président de la République et d'autre part 12 étrangers parmi lesquels les rois de Belgique, du Portugal, de Serbie, le prince de Galles, le grand duc Boris, le prince de Monaco... Quant aux administrateurs - membres du conseil d'administration, du comité de contentieux ou du comité technique - ils se recrutent essentiellement au sein des fonctionnaires supérieurs, des professeurs et des " capacités " : avocats, médecins, ingénieurs des mines et des ponts et chaussées^{fn1098}... De plus à partir de 1897, les assemblées générales sont présidées par un ministre^{fn1099} assurément sensible aux envolées de patriotisme touristique d'Abel Ballif :

fn1100

Comparé au bilan du *T.C.F.* à peine entaché de quelques zones d'ombre, celui de la fédération amateur laisse apparaître certaines faiblesses, même si " *la dégringolade de l'U.V.F. a fourni à l'U.S.F.S.A. l'occasion d'affirmer sa puissance* " ^{fn1101}.

En trois ans (1895 à 1898), les groupements cyclistes amateurs triplent, passant de 40 à 112 dont 60% (71) sont des sections de clubs multisports, donc des structures qui génèrent plus difficilement autour d'elles une véritable dynamique, obligées qu'elles sont de s'insérer d'abord dans la politique d'ensemble du club, politique le plus souvent axée sur la promotion des sports athlétiques.

Au total en 1898, le " *bataillon sacré* " compte de 4500 à 5200 cyclistes : 2358 appartenant à des sociétés spécifiques^{fn1102} et 2200 à 2900 à des sections de clubs^{fn1103}. Pour les premières, l'effectif moyen de 57 membres, identique à ce qu'il était en 1892^{fn1104}, ne révèle pas un fort prosélytisme propre à chaque association et ce niveau masque des disparités importantes entre sociétés. Ainsi, quand en 1898 quatorze comptent au moins 50 membres - six en totalisent plus de 100 - vingt-cinq n'atteignent pas ce seuil et onze ne dépassent pas 30 membres. L'influence de ces petites entités est forcément restreinte. Face à ce problème, certaines fusionnent. *Les Sports athlétiques* annoncent plusieurs ententes en 1897 dont une en août concerne trois clubs parisiens. La revue encourage le mouvement et pousse les sociétés à " *réunir leurs forces et leur activité pour devenir plus puissantes, plus prospères* " ^{fn1105}.

Les regroupements, mais aussi les disparitions pures et simples, dessinent un paysage changeant, instable. Des onze sociétés spécifiques qui existaient en 1895, six ont disparu en 1898. Ainsi l'édifice cycliste de l'U.S.F.S.A. ne se consolide pas par ajouts répétés de sociétés pérennes, il est constitué d'un noyau stable de quelques associations (*A.V.A., Association vélocipédique internationale : A.V.I., Cycle routier, Amiens cycle...*) autour duquel gravite une succession de clubs éphémères. Par ailleurs, l'essor du " *bataillon sacré* " n'induit pas un réel rééquilibrage de l'audience géographique. Les comités régionaux dont l'institution remonte à 1894, s'implantent lentement^{fn1106} et quand 18 départements comptent au moins une association, la région parisienne en concentre toujours les deux-tiers (76 sur 112). La discontinuité de l'occupation de l'espace français mise en lumière par Pierre Arnaud pour l'ensemble de l'*Union*^{fn1107} est encore accentuée lorsqu'on isole l'activité cycliste (cf. carte 14). En 1898, le désert associatif a la forme d'un " x " au centre surdimensionné (le Massif Central) et dont les quatre branches gagnent la Bretagne, le nord-est, le sud des

Alpes et les Pyrénées. Il couvre ainsi les zones les plus rurales du territoire. D'ailleurs les petites villes échappent presque totalement au phénomène unioniste, les simples communes totalement. 24 des 36 groupements provinciaux de 1898 appartiennent à des chefs-lieux de départements^{fn1108}.

La diffusion sociale est tout aussi contrastée. Le cyclisme unioniste reproduit initialement le modèle de propagation des autres activités de l'*U.S.F.S.A.* : des lycéens aux membres adultes de la catégorie sociale aisée à laquelle ils appartiennent. L'accession de L. P. Reichel à la présidence de l'*A.V.A.* que son fils Frantz a cofondée, en est le symbole. Aux alentours de 1895 l'assise sociale du "*bataillon sacré*" commence à s'élargir aux employés des magasins et corporations pour lesquels seront institués des challenges (cf. supra). G. de la Freté s'enthousiasme de la venue de "*ces jeunes gens de la couture, de la dentelle, de la bijouterie..., amateurs les plus indiscutables*"^{fn1109}. Mais ce renfort ne concerne que "l'aristocratie" du monde des employés que l'éthique d'excellence a pu séduire pour marquer sa distinction. En outre l'osmose entre "anciens" et "nouveaux" est loin d'être totale. Les corporations et magasins conservent des structures indépendantes. Ils n'intègrent pas les instances dirigeantes de la fédération confisquées par les catégories les plus aisées et sont plutôt des supplétifs au pire, des alliés au mieux, que des partenaires à part entière.

Par contre l'*Union* n'arrive pas à attirer les catégories moyennes qui peuplent la plupart des sociétés vélocipédiques de province. Le vœu en 1892 d'un chroniqueur des *Sports athlétiques* :

“ Puisseons-nous convaincre ces glorieux anciens qui en se ralliant à nous feront faire à la cause de l'amateurisme un pas en avant ”

^{fn1110}

ne se réalise pas. Pas plus que celui d'A. de Pallissaux qui espère encore en 1897 que "*la foule sera conquise et comprendra et l'Union et son œuvre*"^{fn1111}. La petite et la moyenne bourgeoisie restent réticentes à l'amateurisme "pur". Les quelques clubs de province anciens qui adhèrent à l'*U.S.F.S.A.*, comme le *Club vélocipédique d'Orléans* ou le *Véloce-sport nantais*, le font en conservant, pour une partie d'ailleurs majoritaire de leurs membres, une section professionnelle.

Prolongement logique, l'essor du "*bataillon sacré*" transparait au niveau des organisations, dont le nombre croît rapidement. En dix-sept mois - août 1895 à décembre 1896 - la commission de vélocipédie comptabilise 510 courses réparties entre 260 internes aux sociétés et 250 ouvertes à tous les *Unionistes*^{fn1112}. L'essor concerne aussi bien les épreuves sur route (cf. supra) que celles sur piste. Un dimanche d'avril 1897, sur les pistes parisiennes, les grandes réunions d'amateurs, d'une part, professionnelles, d'autre part, voient s'affronter respectivement 221 et 127 concurrents^{fn1113}. L'engouement du public suit. Les premières courses de l'*A.V.A.* disputées sur la piste de la *Ligue nationale de l'éducation physique*, devant quelques parents et amis, laissent la place à un public fourni aux vélodromes Buffalo, de la Seine ou du Parc des Princes.

Parallèlement les récompenses (objets d'art, médailles) augmentent en nombre et en valeur. L'*A.V.A.* offre 1500F. de prix à Paris-Dieppe en 1895, 2500F. deux ans plus tard, grâce au soutien de la presse (*Journal des Sports*, *Écho de Paris*), de la municipalité et du casino de Dieppe et de divers particuliers. Les vainqueurs glanent des objets d'art d'une valeur allant jusqu'à 500F.

Cette évolution allant vers une spectacularisation grandissante entraîne en contre-partie une mutation de l'éthique. Les organisateurs doivent composer avec les donateurs. Les "anciens" s'émeuvent

. " Il n'y a plus de nos amateurs d'autrefois qui couraient pour la gloire ",

ils courent pour "*la galette*" (l'argent) maintenant, s'insurge un publiciste^{fn1114}. Une fissure va peu à peu

s'élargir entre l'idéal traditionnel et la réalité des faits. Autre rançon de ces changements, l'amateurisme, de voie adoptée pour toute la carrière sportive, se transforme progressivement en une période probatoire avant, pour les meilleurs, de rejoindre le rang des professionnels. Les défections se multiplient. L'aspect financier n'est pas seul en cause, le goût du défi, de la compétition y participent également.

“ Il arrive un moment où l'amateur [est] las de lutter toujours avec les mêmes hommes ; au fur et à mesure que sa forme s'améliore, il se pousse davantage à la lutte et la recherche avec ardeur

” écrit Paul Masson^{fn1115}, vainqueur aux Jeux d'Athènes, pour justifier son passage parmi les professionnels. Cruelle réalité. L'amélioration évidente du niveau des amateurs, due à une émulation plus forte, à un entraînement plus poussé et concrétisée par des courses plus relevées, conduit, par le départ des meilleurs, à renforcer le sport professionnel.

Tout aussi inquiétant pour l'avenir de l'*U.S.F.S.A.* est la concurrence d'une nouvelle venue, la *Fédération cycliste des amateurs français (F.C.A.F.)* fondée, le 1^{er} mars 1896, à l'initiative du docteur Paulin-Méry, député de Paris et président de la *Société nationale de vélocipédie*. Comme pour l'*U.C.F.*, le *Vélo* ouvre largement ses colonnes à la *F.C.A.F.*. Le quotidien annonce les réunions préparatoires, en publie les comptes rendus ainsi que les statuts^{fn1116}. Il insiste sur les adhésions des clubs à la nouvelle structure. Se qualifiant de défenseur d'un amateurisme “ libéral ”, elle supprime “ le professionnalisme par contact ”, c'est-à-dire qu'elle permet aux amateurs, à condition qu'ils ne touchent pas d'argent, d'affronter des professionnels et de leur servir d'entraîneurs. Hormis cette différence fondamentale, la *F.C.A.F.* se coule dans le modèle organisationnel de l'*Union* et copie ses challenges et courses sur route. En dépit du soutien sans faille du *Vélo*, de l'envoi d'un courrier aux principaux clubs français^{fn1117}, la *F.C.A.F.* ne réussit à grouper qu'une vingtaine de sociétés essentiellement parisiennes.

Toutefois, cette irruption est lourde de conséquences par la nouvelle stratégie d'alliances qu'elle provoque. Face à leurs adversaires respectifs (*U.C.F.* et *F.C.A.F.*), l'*U.V.F.* et l'*U.S.F.S.A.* concluent un accord en octobre 1896. Les deux fédérations s'y partagent le sport cycliste : à la première les organisations professionnelles, à la seconde les compétitions amateurs.

“ En conséquence l'*U.V.F.* place ceux de ses membres qui désirent jouir de la qualité d'amateur sous les règlements et sous le contrôle de l'*U.S.F.S.A.* ”

(article 3). L'*I.C.A.* cautionne cet accord et apporte ainsi aux deux signataires un soutien international décisif, particulièrement bien venu pour l'*U.V.F.* en phase de reconstruction.

Sous la sage direction d'Henri Pagis, porté à la présidence au début de 1896, l'*U.V.F.* s'attache d'abord à survivre puis à restaurer progressivement sa vitalité et son crédit. Elle y est aidée, avant l'accord signé avec l'*U.S.F.S.A.* sous l'autorité de l'*I.C.A.*, par la décision prise par cette même instance internationale lors de son congrès de Copenhague tenu au mois d'août. L'*I.C.A.* y refuse l'admission que demandait l'*U.C.F.* et confirme l'*U.V.F.* en tant que seule instance française représentative du professionnalisme. De plus, ce même congrès institue une licence professionnelle exigible sur les pistes des fédérations membres. En conséquence, les coureurs s'alignant dans des réunions organisées sur des vélodromes non reconnus (en France, ceux de l'*U.C.F.*) ne pourront pas l'obtenir et seront donc privés de rencontres internationales.

L'*U.V.F.* confirme son redressement en 1897, redressement largement favorisé par le soutien que lui octroie le *Journal des Sports - ex Paris-Vélo -*, quotidien tirant sur papier rose et rival du *Vélo*, imprimé, lui, sur papier vert. Le conflit fédéral se double d'une concurrence entre organes de presse. Le “ rose ” s'investit dans le projet et la réalisation à Boulogne du vélodrome du Parc des Princes. L'affiliation de cette piste à l'*U.V.F.* -

Henri Desgrange^{fn1118}, qui la dirige, y gagne une place au comité directeur - redonne à cette dernière la possibilité de faire courir ses championnats de France et son grand prix, de même qu'elle lui assure, de la part de l'I.C.A., un appui renouvelé. Plus modestement, le personnel consulaire, majoritairement resté fidèle^{fn1119}, concourt à une reprise réussie des brevets de 100km. tant en province qu'à Paris. La sollicitude, intéressée, du Journal des Sports le conduit à codiriger, les 18 et 19 avril, avec l'U.V.F., une épreuve à forte connotation patriotique, la " Course de relais ". Le but en est de démontrer qu'un ordre de mobilisation parti de Paris peut, au moyen d'estafettes vélocipédiques, parvenir en un temps relativement court en douze points extrêmes du territoire : Pau, Toulouse, Perpignan, Marseille, Belfort, Nancy, Mézières, Calais, Le Havre, Cherbourg, Brest, Nantes. L'implication enthousiaste des sociétés situées sur les parcours^{fn1120}, la présence d'un public nombreux aux lieux de relais - mille spectateurs au Mans^{fn1121} - entraînent un large retentissement pour l'événement, qui sera reconduit en 1898^{fn1122}, et par voie de conséquence la faveur de la fédération auprès des services publics. Par exemple, la direction générale des contributions indirectes, désireuse d'adjoindre à ses moyens de recherche et de contrôle l'emploi du vélocipède, fait appel à l'U.V.F. pour organiser et contrôler des épreuves d'aptitude pour le concours à l'emploi de surnuméraire^{fn1123}. C'est encore avec la collaboration du Journal des Sports que l'U.V.F., soucieuse de défendre les intérêts généraux des cyclistes, lance une grande pétition réclamant l'abaissement de la taxe sur les vélocipèdes. Les 25 000 signatures obtenues porteront leurs fruits l'année suivante avec la fixation de l'impôt à 6F. par place. La " vieille bique ", objet de sarcasmes, est redevenue une institution respectée et elle accepte, en position de force en 1898, de signer un traité avec l'U.C.F.. Cette dernière se fond dans l'U.V.F. qui, en contrepartie, lui donne une place dans son comité directeur et trois places dans sa commission sportive, pour lesquelles MM. Riguelle, Léon Hamelle et Henry Noury sont désignés d'un commun accord. Les anciens dissidents revenus dans le giron unioniste n'auront de cesse qu'ils n'arrivent à diriger la fédération.

Le premier axe de leur stratégie consiste à s'imposer face au comité directeur en renforçant les moyens d'action de la commission sportive dont ils prennent rapidement le contrôle puisque Léon Hamelle en devient le président en 1898. La généralisation de la licence constitue la pierre angulaire de ce dispositif qui vise à assujettir le milieu de la compétition à l'autorité de la " sportive ". L'obligation, jusque là réservée aux coureurs professionnels, est étendue dans un premier temps aux organisateurs, contraints de souscrire une licence spéciale de 5F. sous peine d'interdiction de la réunion et partant de disqualification des participants, puis à la nouvelle catégorie des non-professionnels. Quant aux vélodromes, ils acquittent une affiliation de 25F.. Outre la consolidation de la tutelle uvéfiste, ces dispositions impliquent une indépendance accrue de la commission sportive puisque les recettes ainsi générées lui reviennent et s'ajoutent, entre autres, à la quote-part de 50 centimes perçue sur la cotisation de chaque membre individuel et au montant des amendes... Véritable état dans l'état, elle dispose ainsi en 1899 de 6000 F. de crédit qu'elle redistribue en prix et médailles aux coureurs et en allocations aux organisateurs.

La volonté d'émancipation de la " sportive " se manifeste aussi quand, en novembre 1898, plutôt que de s'appuyer en province sur le personnel consulaire déjà en place, elle préfère instituer dans chaque département un délégué sportif qui lui est directement attaché

. " Paul Rousseau fait nommer à ce poste tous les correspondants du Vélo "

^{fn1124} et tisse ainsi un réseau de fidèles soutiens étendu à toute la France. Le conseil municipal de la capitale ajoute encore au prestige de l'U.V.F. en lui confiant à nouveau l'organisation du grand prix de Paris à partir de 1898.

L'U.V.F. s'affirme ainsi comme l'instance dominante en matière de compétition cycliste, ce qui l'incite à affronter de plus en plus ouvertement l'U.S.F.S.A.. La licence de non-professionnel créée à la fin de 1898 rencontre un réel succès. L'U.V.F. en délivre près de deux mille pendant les dix premiers mois de 1899. Au congrès d'octobre le comité directeur peut se féliciter qu'aux " temps troublés " - allusion à la lutte contre l'U.C.F. - ait succédé " une situation plus prospère " qui lui offre l'opportunité de " ressaisir la partie de son apanage qu'elle avait abandonnée " ^{fn1125}.

Cet objectif est facilité par l'étiolation de l'U.S.F.S.A. à partir de 1899. Ainsi sa plus prestigieuse épreuve, le challenge annuel des équipes premières, n'est disputée que par sept équipes cette année-là contre dix-sept en 1898. Cette même déliquescence vaut pour les autres épreuves à l'exception des championnats et challenges régionaux dont le nombre double de 1898 à 1899^{fn1126}. De plus, certaines sociétés, afin de retenir ceux de leurs coureurs tentés par le professionnalisme, optent pour la double affiliation U.V.F.-U.S.F.S.A.. C'est le cas de l'A.V.I. dès 1897. D'autres, comme le Sport vélocipédique nantais, quittent l'Union et adhèrent à la nouvelle catégorie des non-professionnels de l'U.V.F.. La menace se précise encore avec la création annoncée pour le 1^{er} janvier 1900 d'une licence d'amateur uvéfiste que condamnent les deux fédérations d'amateurs. Des pourparlers s'engagent et aboutissent, après des

“ négociations avec des formalités diplomatiques à faire pâlir les plénipotentiaires du congrès de La Haye ”

^{fn1127}, à la signature d'un traité, le 5 décembre 1899. Le texte stipule qu'une direction unique préside aux destinées du sport vélocipédique et que cette direction unique est confiée à l'U.V.F.. En conséquence, une commission d'amateurisme dite de l'U.V.F. est établie, mais, subtilité de la formule, elle est nommée par le conseil de l'U.S.F.S.A..

La restauration de l'U.V.F. peut aussi se mesurer à l'aune des affiliations de sociétés qui, après un recul de 40% entre 1895 et 1898 (188 à 132 sociétés), reprennent leur essor en 1899 avec 168 sociétés. L'influence uvéfiste est aussi confortée par la disparition de la Fédération vélocipédique du Nord confrontée à partir de 1896 à des tensions entre les sociétés du Pas-de-Calais plus frileuses et celles du Nord, surtout celles de Roubaix, plus dynamiques^{fn1128}. En outre, la Fédération du Haut-Rhône s'essouffle. De 17 en 1895, le nombre de ses sociétés tombe à 11 en 1899. L'établissement de championnats de tandems (vitesse en 1896, fond en 1898) à la place de ceux de tricycles échoue. De même le remplacement de l'ancienne route du championnat de fond bi par celle de Chambéry-Albertville ne suscite pas un surcroît de participation^{fn1129}.

Par contre l'U.V.F. doit affronter la Fédération cycliste lyonnaise constituée en 1896 sur l'initiative

“ de plusieurs présidents et membres de sociétés cyclistes [refusant] que la capitale ait le monopole exclusif de la force et de l'intelligence ”

^{fn1130}

Afin d'annihiler ce péril, l'U.V.F. joue la carte de la décentralisation en accordant en 1898 plus d'autonomie financière et organisationnelle à ses sociétés lyonnaises. Mais en 1899, quand neuf sociétés sont affiliées à l'U.V.F., la F.C.L. en groupe quatorze que l'U.S.F.S.A. n'arrive pas non plus à séduire^{fn1131}.

Cependant, la conséquence la plus dommageable de la crise pour l'U.V.F. réside dans l'effondrement du nombre des membres individuels qui ne sont plus que 4800 en 1898 et 4542 en 1899^{fn1132}. La bourgeoisie pédalante, celle des touristes, indisposée par les dissensions internes, s'éloigne d'autant plus facilement que le T.C.F. peut satisfaire ses vœux. L'U.V.F. y perd une importante source de revenus ainsi qu'un réseau d'influence, éléments qui tempèrent en partie la reconquête qu'elle effectue à partir de 1897 et renforcent en contrepoint l'expansion du T.C.F..

L'évolution fédérale suit donc au cours des années 1890 un processus complexe, tumultueux et riche en rebondissements. Sur fond de vélocipédie triomphante, apparaissent des groupements régionaux parmi lesquels la Fédération vélocipédique du Nord (1890) est la seule à se fixer des objectifs larges qu'elle réussit à tenir pendant cinq à six ans. La Fédération du Haut-Rhône déjà ancienne, ou l'Union vélocipédique bretonne (1894) se contentent de proposer congrès et championnats sans chercher à gérer le cyclisme de leur zone d'action. D'autres sont très éphémères.

Le T.C.F. et l'U.S.F.S.A., les deux nouvelles structures nationales constituées en 1890 et dotées chacune d'une identité forte, se taillent un territoire - le tourisme, pour la première, la compétition amateur, pour la seconde - à l'intérieur du champ de l'activité cycliste. Mais là où le T.C.F., appuyé sur son recrutement des seules individualités et sur ses buts d'intérêt général, continue à prospérer en fin de période, l'U.S.F.S.A. résiste difficilement à la restauration que connaît l'U.V.F. après avoir surmonté la crise qui aboutit en 1895 à la création de l'éphémère U.C.F. par des dissidents. Ainsi en 1899, le T.C.F. est le seul groupement à pouvoir véritablement contester la puissance de l'U.V.F. et même à la dépasser largement dans le domaine du tourisme. Le Touring-club a réussi son autonomisation. Pour autant, s'il confère des avantages aux adeptes du voyage, il ne cherche pas à coordonner leurs sorties et à établir un calendrier attractif.

Quant aux relations fédérations-associations, l'exemple de l'U.S.F.S.A. est déterminant. La nécessité de préserver la stricte éthique amateur génère une codification rigoureuse et un contrôle sourcilieux du tout puissant comité de vélocipédie. Par la mise en place des licences exigées des coureurs et organisateurs, l'U.V.F. suit la même voie et impose à son tour sa mainmise sur les compétiteurs et les associations - du moins celles qui y adhèrent, c'est-à-dire encore une minorité - ce que regrette l'Union vélocipédique lavalloise en 1899 :

[ftn1133](#)

Aucun doute possible : le XIX^{ème} siècle finissant, c'est-à-dire les douze années qui s'étendent de 1888 à 1899, constitue bien l'âge d'or de la vélocipédie. La bicyclette, "*ce frêle, outil qui a déjà révolutionné plusieurs mondes*"[ftn1134](#), cette "*paire de jambes plus rapides*"[ftn1135](#) que la technique offre à l'homme pour s'affranchir individuellement de sa lenteur, pour lui donner "*des ailes encore inhabiles et imparfaites, mais des ailes tout de même*"[ftn1136](#) enthousiasme les Français. La production industrialisée de ce nouveau deux-roues plus sûr et plus confortable en jette sur le marché des milliers d'exemplaires. Près de 900 000 machines circulent en France en 1899. Avec ses fabricants, ses revendeurs, ses réparateurs, avec la prolifération d'une presse cycliste spécialisée, un véritable secteur économique succède aux systèmes embryonnaires des décennies 1870-1880, et ces puissants acteurs promeuvent, à des fins publicitaires, des compétitions, surtout routières, à la hauteur de leurs moyens.

En dépit de - mais peut-être aussi grâce à - la concurrence organisationnelle du complexe journalistico-industriel, ce basculement dans un autre temps, se traduit au plan associatif par un épanouissement. La naissance d'environ 2000 sociétés fait du cyclisme - tir exclu - la discipline sportive la plus dynamique de cette fin de siècle. Cependant, qu'en 1895 tous les départements comportent au moins un véloci-club, ne doit pas faire oublier que la France en marge - tant structurellement que mentalement - des mutations économiques et de la modernité - pour l'essentiel le centre du territoire et ses pourtours breton, pyrénéen et alpin - demeure en retrait et présente un réseau très distendu. Au contraire une ceinture favorisée, autour du Massif Central et plus particulièrement la zone située au nord d'une ligne Rouen-Paris-Nancy, profite d'un bouillonnement créatif. La croissance du parc vélocipédique facilite par ailleurs l'installation de groupements dans des localités de taille réduite et dans les quartiers des villes. Ainsi assiste-t-on au double phénomène d'une forte poussée associative dans les communes rurales - prioritairement au nord et à l'ouest de

l'Hexagone, Bretagne exclue - et dans les grands centres urbains, dont Paris : un sixième des véloce-clubs ont leur siège dans la capitale.

L'arrivée de la " *Petite Reine* " ne modifie pas autant la contexture sociale des cyclistes librement associés. La continuité prime. Six adhérents sur dix ressortissent aux classes nouvelles qui maintiennent leur désir d'affirmer leur identité et de manifester leur soif de progrès par l'adhésion à ce courant associatif neuf. La bonne bourgeoisie, elle, n'y voit un atout susceptible d'asseoir son influence qu'au début des années 1890. Ensuite ses effectifs se restreignent au sein des sociétés locales. Avocats, médecins, négociants... préfèrent l'anonymat des groupes nationaux : membres individuels de l'*U.V.F.*, adhérents du *T.C.F.*. L'aristocratie agit de même. En effet, le surgissement de la noblesse parisienne, du " *High life* ", vers 1894-1895, n'est que passé. Sitôt lancée au sein de sociétés sélect, la mode de la bicyclette cède la place à celle de l'automobile. La haute société n'influe que modérément et temporairement sur la marche de l'associationnisme cycliste ; pour preuve, l'échec de la tentative de contrôle lancée par l'*Omnium* sur l'*U.V.F.*. À l'autre extrémité de l'échelle sociale, le monde ouvrier s'implante précautionneusement. Peu à peu son univers mental s'ouvre au nouveau sport et pas seulement par le biais de la compétition. Le tourisme trouve aussi des adeptes parmi les ouvriers. Enfin l'entrée en vélocipédie des agriculteurs est exceptionnelle et se fait souvent - comme celle des ouvriers et dans une moindre mesure des autres catégories sociales - au travers de sociétés spécifiques. Le véloce-club n'a qu'une faible fonction de mitigeur social. Lorsque naît le *Club des cyclistes de Nantes*, ses fondateurs aspirent à " *trouver des compagnons agréables et de [leur] choix* " avec lesquels ils entendent se " *procurer certaines facilités impossibles à réaliser individuellement* " dont " *un lieu de rendez-vous* " [fn1137](#).

" *La symbiose société-cercle* " encore très imparfaite aux temps pionniers se réalise en effet. Fêtes intimes, bals, banquets ajoutés aux réunions hebdomadaires multiplient les occasions de rencontre. En même temps le programme des courses internes s'amplifie et tend à générer un esprit-club. L'accent mis sur le tourisme contribue également à privilégier des contacts plus étroits.

Les cyclistes en société abandonnent donc leur vision restreinte centrée sur la seule valorisation de la compétition et accompagnent leur effort de dynamisation du groupe d'une prise en compte renforcée de leur intégration dans la communauté locale. L'action multiforme qu'ils développent - relations plus suivies avec les autres sociétés du lieu, aide apportée aux œuvres philanthropiques, promotion touristique et surtout diversification des manifestations, certaines sur vélodromes, qu'ils proposent à un public conquis - est couronnée par un prestige accru. Cependant, dans les plus grandes villes, les véloce-clubs perdent une partie de leurs prérogatives organisationnelles car ils y sont devancés par des groupes privés dans l'édification de vélodromes. L'acceptation des notabilités pour occuper des postes de président actif ou d'honneur, la plus forte diligence des édiles à leur égard redoublent le gain de crédit des associations.

L'approfondissement des relations avec le milieu local semble suffire aux désirs d'ouverture des sociétés vers l'extérieur. C'est toujours en petit nombre qu'elles rejoignent les fédérations. Pourtant l'arrivée de nouvelles structures régionales ou nationales aide à mieux satisfaire les diverses sensibilités. En effet, quand l'*U.V.F.* ou la *Fédération vélocipédique du Nord* couvrent l'ensemble des pratiques, l'*U.S.F.S.A.* et aussi la *F.C.A.F.* se cantonnent à l'amateurisme et le *T.C.F.* au tourisme, mais, il est vrai, seulement pour les individualités. La prévention que marquent les sociétés vis à vis des vastes unions s'est sûrement nourrie des luttes qui traversent le champ fédéral et qui vers 1896 mettent en péril l'*U.V.F.*. En outre, la crainte de perdre en autonomie a été avivée par les tendances centralisatrices et autoritaristes qui, d'abord mises en pratique à l'*U.S.F.S.A.* et au *T.C.F.*, gagnent l'*U.V.F.* où les sociétés perdent en possibilité d'intervention. Le comité directeur et la commission sportive y imposent leurs idées, surtout après qu'une nouvelle génération de dirigeants groupée autour de Paul Rousseau s'est installée aux commandes des deux structures, et ne craint pas de composer, pour mieux les contrôler, avec les promoteurs privés. Les véloce-clubs qui déjà voient une partie du calendrier des manifestations leur échapper, assistent, sans grande réaction, à leur mise sous tutelle par des fédérations qui, par ailleurs, améliorent leur notoriété et partant leur légitimité aux yeux des autorités. Le mouvement semble irréversible.

3^{ème} partie : La banalisation du cyclisme associatif (1900-1914)

1900 : Paris accueille la dernière Exposition universelle du siècle. À côté des grands bâtiments édifiés pour l'occasion - Petit et Grand Palais, Pont Alexandre III - figure aussi une enceinte vélocipédique, un nouveau vélodrome municipal^{fn1138}. Il est installé près de son devancier, à Vincennes, et en septembre s'y déroule une semaine de courses richement dotées^{fn1139}. Les deux précédentes expositions tenues dans la capitale paraissent bien loin : celle de 1867 qui avait contribué au lancement médiatique du fruste vélocipède et l'édition de 1889 au cours de laquelle faute d'entente entre les clubs parisiens, aucune épreuve n'avait été disputée.

La communauté cycliste et plus particulièrement l'*U.V.F.*, maître d'œuvre du programme, peut à juste titre s'enorgueillir des progrès réalisés. Toutefois d'autres événements sportifs rehaussent l'éclat de l'exposition, dont les deuxièmes Jeux Olympiques de l'époque moderne, après ceux d'Athènes de 1896, ne sont pas le moindre. Les sports anglais y tiennent une place de choix. Portés par un phénomène de mode né dans le milieu lycéen et étudiant, ils se posent en rivaux dangereux. Le cyclisme n'apparaît plus comme la seule alternative, en matière d'exercices physiques, au modèle disciplinaire et collectif des sociétés conscriptives. De plus l'automobile vole à la bicyclette le titre de moyen de locomotion individuel le plus rapide, estompe son caractère de modernité, la banalise.

Que peuvent faire valoir les cyclistes en sociétés face à ces nouveaux venus ? Peu de choses. En effet, la presse leur accorde moins ses faveurs. Le temps des revues cyclistes est révolu. Une à une, *la Bicyclette*, *le Cycle*, *le Véloce-Sport*..., pour ne retenir que les plus célèbres, ont disparu et des quotidiens comme *Paris-Vélo* ou *le Vélo* ont dû pour conserver leur lectorat ouvrir leurs colonnes aux disciplines sportives récentes^{fn1140}. En outre, la bicyclette ayant atteint un niveau de technicité assez peu perfectible, les tenants du deux-roues reportent leurs espoirs sur l'accroissement du nombre d'utilisateurs puisque le parc vélocipédique poursuit son augmentation : deux millions en 1907, trois millions et demi en 1914^{fn1141}.

Au vu de ces tendances, il convient en premier lieu de se demander qui de l'essor des sports anglais et de l'automobile ou de la croissance du nombre de bicyclettes influe le plus sur le cyclisme associatif. Analyse qui sera prolongée par la mise en lumière des variations ou permanences d'ordre géographique et social, tout en sachant que l'étude en sera moins approfondie que pour les deux périodes précédentes. En effet les nouvelles dispositions légales - loi sur la liberté d'association de juillet 1901 - ne concernant plus toutes les sociétés et allégeant les formalités requises, amènent un appauvrissement des sources disponibles.

Au-delà des transformations du contexte sportif, l'événement charnière propre à l'associationnisme cycliste réside dans la création à Paris, au mois d'avril, de l'*Union cycliste internationale* : l'objectif est de remplacer l'*I.C.A.*. Le coup de force réussit, à l'instigation de l'*U.V.F.*, qui se donne ainsi les moyens de contrôler à sa guise le secteur compétitif, qu'il soit professionnel ou amateur.

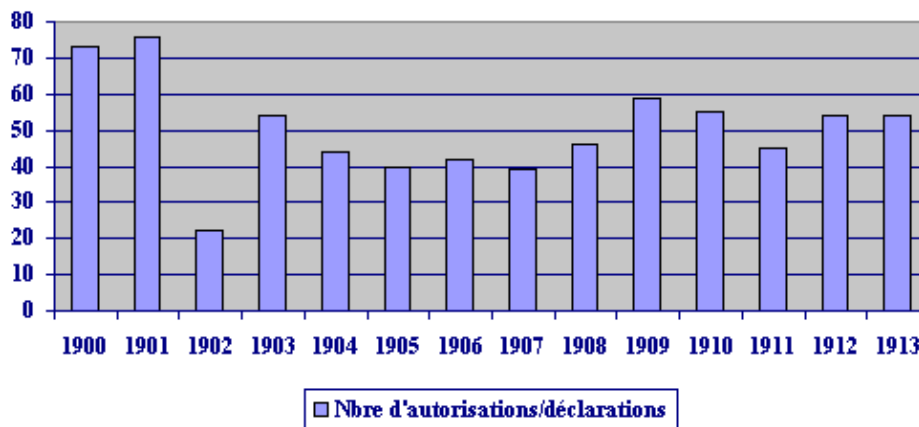
Le second axe de travail consistera donc à s'interroger sur l'utilisation que fait l'*U.V.F.* de cette possibilité d'hégémonie et en quoi les décisions prises modifient les structures, les orientations, la part des divers intervenants du monde des courses. L'*U.V.F.* dirige-t-elle seule ? Se renforce-t-elle ? Que privilégie-t-elle ? Comment évoluent ses rapports avec les sociétés et les organisateurs privés ? L'amateurisme survit-il à la disparition de l'*I.C.A.* ?

Enfin nous devons rechercher si la pratique touristique continue à se complaire dans une certaine atonie, si des innovations la font sortir de l'anonymat et surtout si, dépassant le but d'intérêt général poursuivi par le *T.C.F.*, elle s'autonomise véritablement afin de devenir une discipline sportive à part entière.

S'il s'avère qu'au cours de son "âge d'or" (1888-1899), le cyclisme associatif connaît une forte progression, il n'en présente pas moins à la fin de cette période quelques traits d'inachevé que sont, pour s'en tenir aux aspects les plus aisément quantifiables, un ralentissement de l'essor numérique ainsi qu'une diffusion géographique et une répartition sociale toujours déséquilibrées. Il convient donc maintenant de déterminer si le début du XXème siècle gomme ou perpétue ces imperfections, si les évolutions engagées se poursuivent. La quasi-stagnation postérieure à 1895 est-elle transitoire avant un nouvel essor ou annonciatrice d'une situation durable ? Les sociétés gagnent-elles de nouveaux territoires de l'espace français et étendent-elles leurs bases sociales, à un moment où de nouveaux sports se présentent en concurrents sérieux et où la bicyclette se vulgarise définitivement ?

Le corpus documentaire qui permet de suivre l'évolution numérique des créations se transforme fondamentalement. Aux demandes d'autorisation que devaient formuler les sociétés de plus de vingt membres pour pouvoir fonctionner, se substituent à partir du second semestre de 1901 les déclarations prévues par la loi du 1er juillet.

Graphique 29. : Autorisations puis déclarations des sociétés cyclistes (1900-1913).



er

Le commentaire du comptage ainsi réalisé nécessite un examen critique des sources. La variation de la base géographique des données initiales et finales génère une première distorsion. En 1900 et 1901, comme pour les périodes précédentes, les autorisations ne concernent pas 26 départements dépourvus de données fiables^{fn1142}. Par contre, au-delà, les déclarations publiées au *Journal officiel* s'appliquent à l'ensemble du territoire français^{fn1143}. À priori les chiffres postérieurs à 1901 seraient plus crédibles, mais c'est oublier que la loi du 1er juillet institue la liberté d'association -

“ les associations de personnes pourront se former librement sans autorisation, ni déclaration préalable ”

(article 2) - et n'ont donc à se faire connaître des autorités que les sociétés désireuses d'obtenir la capacité juridique^{fn1144}. Or, nombre de groupements n'effectuent pas la démarche - en fixer la proportion est

impossible^{fn1145}- d'autant que les autorités administratives n'incitent pas à l'officialisation. À la demande suivante reçue d'un Parisien -

“ Habitant l'été une petite localité de l'Yonne, j'ai l'intention, avec quelques amis, d'y créer une société sportive (cyclisme, football) ; c'est pourquoi je serais heureux si vous vouliez bien me faire savoir s'il est nécessaire de demander une autorisation ”

- le préfet de l'Yonne répond par la négative^{fn1146}. De tels cas de figure se reproduisent partout en France^{fn1147} et marquent une volonté réelle de désengagement des préfets du contrôle des associations^{fn1148}.

Quels enseignements retenir alors du graphique ci-dessus ? Premièrement que 1900 accentue le recul déjà amorcé en 1899 (cent autorisations contre cent-dix-neuf en 1898) avec une baisse de 27% et présente le total le plus faible depuis 1891. 1901 ne rétablit pas la situation. Le cyclisme associatif connaît donc alors une période de basses eaux. Ensuite, hormis 1902 aux données peu significatives - le nouveau processus se met en place - le niveau moyen des déclarations s'établit à 44 entre 1903 et 1908 avant de progresser légèrement en fin de période et d'atteindre un rythme annuel de 53 entre 1909 et 1913. Sans qu'il soit possible d'affiner le commentaire, le début des années 1900 semble bien se caractériser globalement par un déclin du mouvement de création des sociétés cyclistes par rapport à la décennie 1890, à moins de supposer que les déclarations ne touchent qu'un tiers des associations. L'exemple de Villeneuve-sur-Lot - aucune des six créations n'est déclarée^{fn1149} - accreditte cette hypothèse, celui de la Sarthe - 28 fondations officialisées sur 51^{fn1150} - la nuance et nous semble plus proche de la réalité. En tout cas la seule liste disponible pour la période - elle date de 1911^{fn1151} mais fournit plutôt la situation de 1909 - comporte 1834 sociétés^{fn1152}. La variation est de faible amplitude par rapport à 1899 (1678 sociétés) et révèle une simple consolidation de l'associationnisme cycliste du fait du tassement du dynamisme créatif conjugué à la durée toujours réduite des clubs^{fn1153}.

Cette stagnation quantitative n'amène pourtant pas à conclure sur un constat d'immobilisme. En effet, le système inauguré par les sociétés nautiques et de gymnastique et repris par l'*U.S.F.S.A.*, à savoir la constitution de sections cyclistes à l'intérieur de groupements multisports, se banalise comme le démontre l'intitulé des associations.

Désignation du fait associatif			Désignation de l'activité		
	Nb.	%		Nb.	%
Association	101	4,5	Vélo	550	24,7
Cercle	33	1,5	Bicycle	1	0,1
Club	728	32,6	Cycle	408	18,3
Société	107	4,8	Pédale	194	8,6
Union	554	24,8	Touristes	42	1,9
Groupe	22	1	Double activité	61	2,7
<i>Formules elliptiques</i>			Allusion sportive	813	36,4
Sport	74	3,3	Sans ...	162	7,3
Cycle, vélo	138	6,2			
Cyclist (es)	15	0,7			
Pédale...	202	9,1			
Amicale...	69	3,1			
Étoile	59	2,6			
Jeune...	38	1,7			
Touristes	15	0,7			
Divers	76	3,4			

Total 2231 100 Total 2231 100

Sources : Arch. dép. et mun. ; presse de l'époque ;
THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1911.

Si le recul de 25% à 16%^{ftn1154} des formules elliptiques *Cycle de...*, *Cyclistes de ...*, *Pédale de...*, désignant le fait associatif laisse pressentir cette évolution, l'essor important - de 4,7% à 36,4% - des vocables *sportif*, *sportive*, *football...* pour indiquer l'activité le révèle pleinement. Les *Unions*, *Sociétés*, et autres *Associations* " *sportives* " tendent de plus en plus à remplacer les *Unions*, *Sociétés* et *Associations* " *véloce-pédiques* " et " *cyclistes* ". L'*U.S. bazadaise* qui a pour " ancêtre " l'*U.V. bazadaise*^{ftn1155} en est un exemple parmi d'autres. Les buts de ces nouveaux groupements insistent d'abord sur le développement du (des) sport(s) avant de spécifier une pratique cycliste^{ftn1156}.

ftn1157

Par ailleurs, 7% des groupements vélocipédiques appartiennent à des sociétés dont l'appellation n'a aucune connotation sportive en dépit d'objectifs intégrant les exercices physiques.

ftn1159

Ne restent donc que 56% de sociétés à revendiquer dans leur titre la pratique du deux-roues, mais elles aussi, afin d'être en phase avec l'évolution du mouvement sportif, participent au processus de diversification des offres internes de pratique^{ftn1160}, au-delà des 2,7% qui indiquent dans leur intitulé une seconde activité.

Certaines, du moins dans les localités assez importantes, se tournent activement dès 1900-1901 vers le nouveau moyen de locomotion qu'est l'automobile. Quand les unes se satisfont de créer une commission sans modifier leur appellation^{ftn1161}, d'autres se parent du sous-titre " *société cycliste et automobile* " ^{ftn1162} et d'autres encore revendiquent cette marque de modernité dans leur intitulé. L'*Union vélocipédique de la Sarthe* se transforme en *Union auto-cycliste* (1900), le *Véloce-club libournais* en *Auto-vélo-club* (1901), l'*Union vélocipédique de Provence* (Marseille) se mue en *Union vélocipédique et automobile-club* (1904), quant au *Bicycle-club de Lyon*, doté dès 1896 " *d'une section d'automobiles avec huit voitures à pétrole* " ^{ftn1163}, il est rebaptisé *Bicycle et automobile-club...* Le motocyclisme trouve également ses premiers adeptes parmi les cyclistes, comme au *Vélo Doutré angevin* devenu *Moto-vélo Doutré*. Fortes de leur nouvelle section de sport mécanique, les sociétés organisent excursions et compétitions motocyclistes ou (et) automobiles couplées ou non avec celles des vélocipédistes. Ainsi l'*Auto-véloce-club d'Angers - ex Véloce-club* - réserve des courses (kilomètre lancé, épreuve de côte) aux engins motorisés^{ftn1164} mais sa coupe d'Anjou, disputée sur un parcours de 160km. compte cinq catégories de concurrents dont des cyclistes amateurs et professionnels^{ftn1165}.

Les sports athlétiques pénètrent aussi les véloce-clubs qui tentent de récupérer l'engouement suscité par les nouvelles disciplines parmi les jeunes :

[ftn1166](#)

À Amiens, en 1901, les sociétés cyclistes se disputent par voie de presse la paternité de l'introduction du football dans la ville[ftn1167](#). Le *Véloce-club brestois* est à l'origine du football à Brest[ftn1168](#) comme le *Véloce-club mazamétain* l'est du rugby à Mazamet[ftn1169](#).

Le tennis se développe surtout dans les sociétés dotées d'un vélodrome et disposant donc d'espaces suffisamment vastes pour l'installation de terrains. C'est le cas des *Véloce-clubs brestois* et *béarnais*.

Les groupements des zones montagneuses incorporent les activités physiques hivernales. Un *Véloskimontane* fonctionne à Samoëns en 1908 et le *Vélo-club d'Annecy* crée un comité de sports d'hiver très actif à développer aussi bien le ski que le patinage, la luge ou le bobsleigh[ftn1170](#). Sa première grande manifestation se déroule à Thônes en février 1908[ftn1171](#).

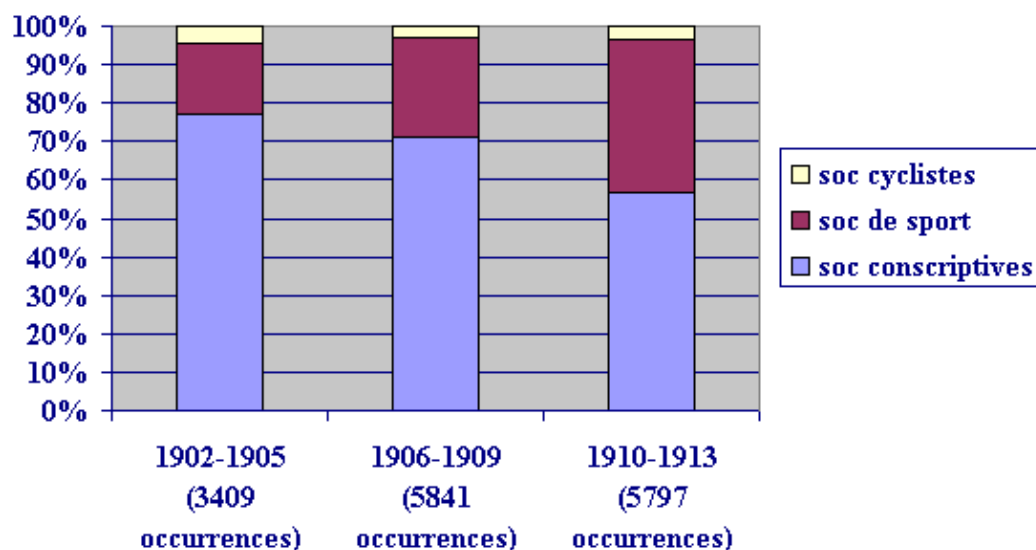
À Marseille, la présence de la mer d'une part conduit le *Cercle vélocipédique* à créer un groupe de yachting[ftn1172](#), le fort mouvement excursionniste d'autre part influe sur quelques clubs qui adhèrent à la *Fédération provençale des sociétés excursionnistes et sportives*[ftn1173](#). L'une d'elles, le *Guidon gaulois*, est décrite comme " *un club alpin et cycliste [qui] organise tous les dimanches et fêtes une ou plusieurs sorties à pied ou à bicyclette* " [ftn1174](#). Ailleurs, la marche n'est souvent qu'une activité saisonnière concourant à l'entretien foncier hivernal[ftn1175](#) au même titre que la culture physique, de plus en plus pratiquée soit dans les locaux des sociétés[ftn1176](#), soit dans des salles spécialisées[ftn1177](#). Le billard tient également une place de choix. Des tournois animent les réunions de nombreuses sociétés à la morte saison. L'*U.V.F.* crée ainsi, en janvier 1903, un challenge pour " *occuper les dirigeants de club pendant les mois d'hiver* " [ftn1178](#).

La volonté d'attirer de nouveaux adhérents se traduit aussi par la création de sections de tir. Au *Cyclophile san-claudien (C.S.C.)*, l'établissement d'une telle structure en juillet 1904 est confirmé l'année suivante par la rédaction d'un règlement précisant les rapports entre la société-mère et le nouveau groupement désigné sous l'appellation distincte de *Les Flobertistes du C.S.C.* [ftn1179](#). En fin de période, souvent associée d'ailleurs à la préparation militaire comme à Limoges[ftn1180](#) ou Auxerre[ftn1181](#), l'introduction du tir correspond au désir de participer aux avantages subordonnés au développement de l'instruction militaire et à l'octroi de l'agrément gouvernemental institué en 1908[ftn1182](#). Le *Club touriste d'Orléans* peut ainsi se prévaloir de recevoir " *des encouragements des ministères de l'Intérieur, de la Guerre et de l'Agriculture, et du département du Loiret sous forme de subventions ou prix en nature pour sa section de tir* " [ftn1183](#).

C'est donc au prix d'une substantielle diminution d'autonomie et d'une forte mutation identitaire que le cyclisme associatif réussit à maintenir son nombre de groupements, maintenant majoritairement constitués de simples sections de sociétés multisports ou d'associations originellement cyclistes puis ouvertes à d'autres activités physiques. Les adeptes du deux-roues devenus ainsi difficilement quantifiables - comment distinguer, par exemple, parmi les 750 membres que comptent les huit sections du *Club cycliste excursionniste musical stéphanois* en 1912[ftn1184](#)- doivent tenir compte et s'accommoder de la présence d'autres adhérents porteurs d'intérêts différents.

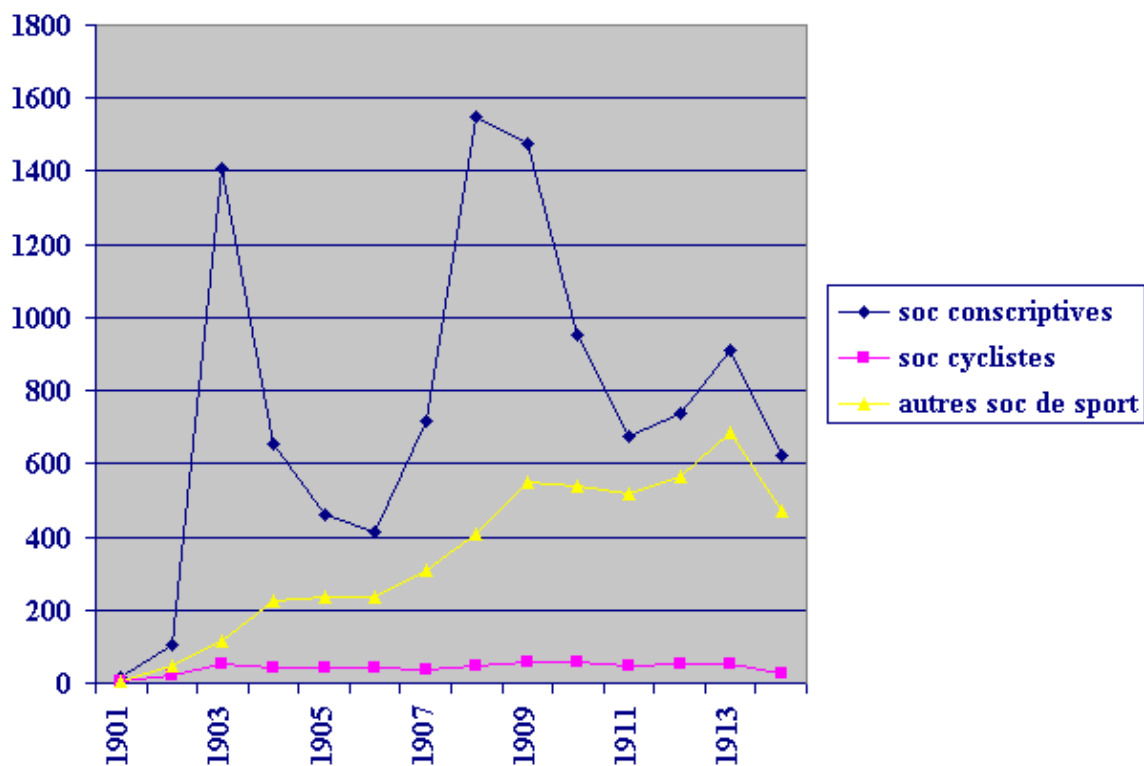
Toutefois, en dépit de cette évolution, les groupements cyclistes sont beaucoup moins prisés que d'autres sociétés d'exercice physique.

Graphique 30. : Déclarations des sociétés d'exercice physique par période quadriennale (1902-1913).



Tout au long de la période, les déclarations des associations cyclistes ne dépassent pas 5% du total des sociétés d'exercice physique : 4,7% entre 1902 et 1905, 3,2% entre 1906 et 1909 et 3,6% entre 1910 et 1913. Ainsi lorsque, les trois périodes confondues, se font connaître des autorités 554 sociétés axées vers la pratique de la bicyclette, 4500 autres s'adonnent à un ou plusieurs sports associé(s) ou non à la gymnastique, au tir... et plus de 10000 se consacrent à des activités uniquement conscriptives (gymnastique, tir, préparation militaire)^{fn1185}. Même si un recul affecte ces dernières au début des années 1910, leur supériorité n'en reste pas moins assurée. La caporalisation des sociétés d'exercice physique est très nette.

Graphique 31. : Déclarations annuelles des sociétés d'exercice physique (1901-1914).



La courbe d'évolution du nombre des sociétés conscriptives se distingue par sa grande irrégularité. Ses deux pics (1903 et 1908-1909) s'expliquent, pour le premier, par la déclaration rapide et quasi systématique des sociétés préexistantes et, pour le second, par le cumul des effets de textes gouvernementaux - ils visent à compenser l'abaissement du service militaire de trois à deux ans depuis 1905 -, à savoir ceux instituant en 1907 les sociétés scolaires de tir^{fn1186} et l'instruction de 1908 relative à l'agrément. Au global, les sociétés de tir dominent largement - elles sont plus de 7000 - celles de gymnastique (1192), de gymnastique et tir (1338) et de préparation militaire (1141). Ces dernières connaissent une forte progression à partir de 1908 puisque 88% d'entre elles se déclarent au cours des sept dernières années^{fn1187}.

Les fluctuations numériques des associations revendiquant la pratique du (des) sport(s) sont moins tourmentées. Leur tracé présente un profil assez régulièrement croissant. Les sociétés couplant le sport à des activités conscriptives ou intellectuelles comptent pour un tiers (1891 occurrences sur 5490 en intégrant le cyclisme^{fn1188}) et sont en fait des patronages ecclésiastiques ou laïques. Par exemple l'*Association catholique de Ruffiac* (Lot-et-Garonne) vise au

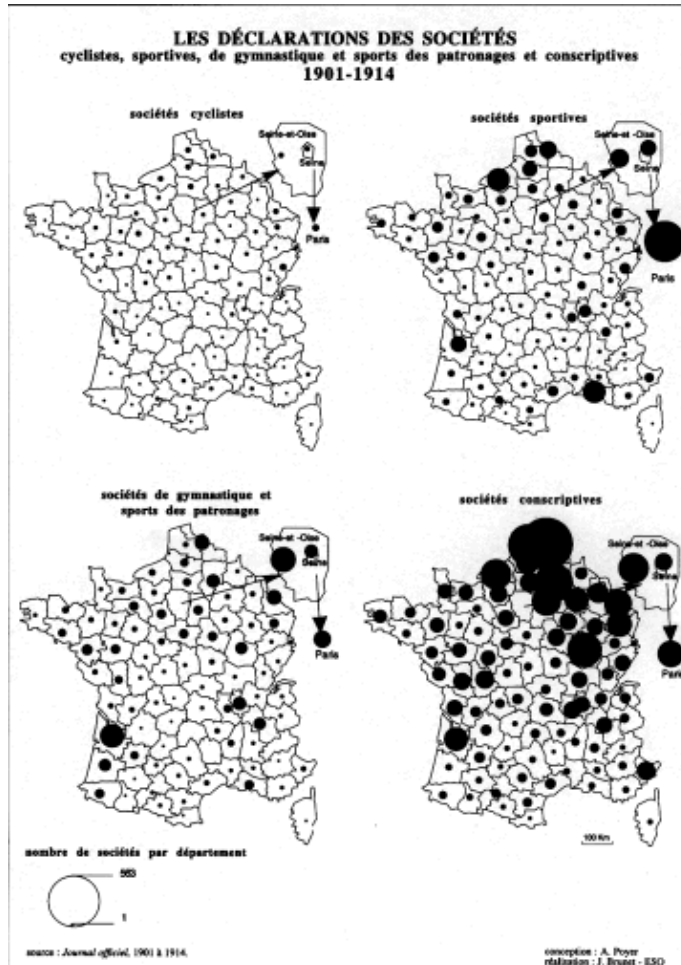
“ développement physique, moral et intellectuel ”

de ses membres^{fn1189}, l'*Association St Laurent de la Bouillie* (Côtes-du-Nord) a un but “ religieux, musical, littéraire et sportif ”^{fn1190}, l'*Association du patronage St Michel de Saint-Quay-Portrieux* (Côtes -du-Nord) pratique “ la gymnastique, le tir et les sports ”^{fn1191}, l'*Union laïque et sportive de Commentry* (Allier) “ le tir et les sports ”^{fn1192}, l'*Amicale des anciens élèves de l'école de Prades* (Ardèche) se fixe un double but : “ éducation et sports ”^{fn1193}... Les groupements de sports athlétiques sont d'un poids presque identique (1549 occurrences). Le troisième tiers se répartit par ordre décroissant d'importance entre le cyclisme (582 occurrences), l'hippisme (416), l'excursionnisme (267), les sports d'eau (natation, aviron... : 226), les sports mécaniques (automobilisme, motocyclisme, aéronautisme : 188) puis regroupés dans la catégorie des “ divers ” : les boules (145), l'escrime (102), les jeux de balle (balle au tamis, paume, pelote... : 67), la

tauromachie (24), la boxe (21), l'haltérophilie (6), la lutte (2), le jeu de palet (1), les joutes (1) et la sarbacane (1).

Géographiquement, la répartition des deux types de groupements diffère par un investissement plus marqué des zones septentrionale et orientale du territoire par les sociétés conscriptives - ces régions, rappelons-le, ont les premières accueilli les associations de gymnastique au XIX^{ème} siècle -, alors que les sociétés sportives se diffusent plus régulièrement à l'intérieur de l'Hexagone^{fn1194}, mais quoiqu'il en soit les véloci-clubs sont presque partout dépassés aussi bien par les sociétés conscriptives que par les patronages ou les groupements de sports athlétiques (Carte 18)^{fn1195}.

Carte 18. : Les déclarations des sociétés cyclistes, sportives, de gymnastiques et de sports des patronages et conscriptions



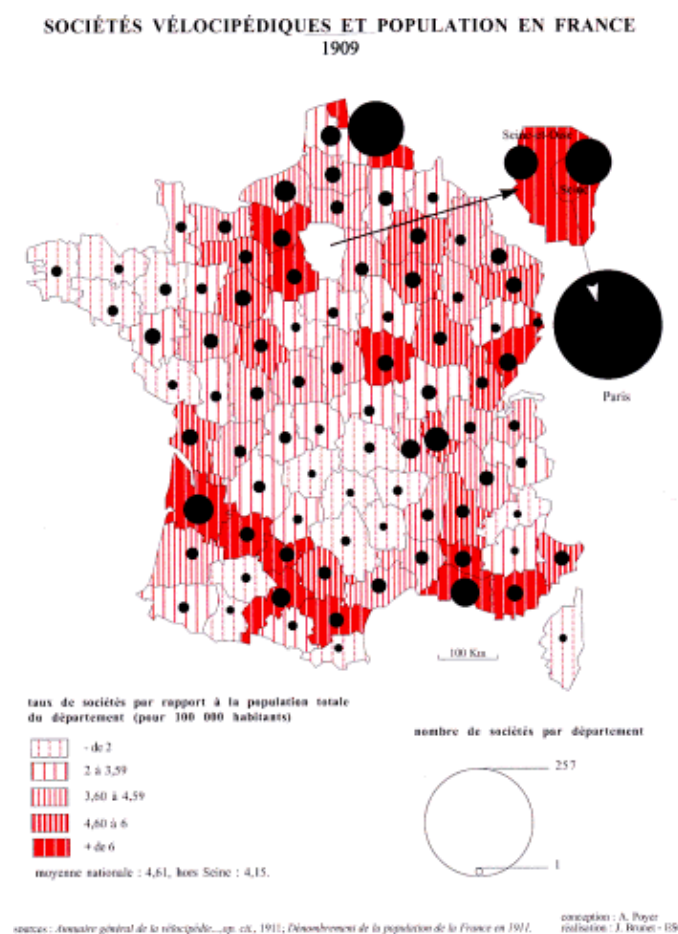
De fer de lance du mouvement sportif, le cyclisme associatif en est devenu une composante parmi d'autres du fait de l'absence d'un sursaut des créations. Le découplage entre les fondations de véloci-clubs et la croissance du parc des bicyclettes, débuté au milieu des années 1890 se confirme pleinement au début du XX^{ème} siècle mais la stagnation associative va-t-elle de pair avec une géographie figée des sociétés vélocipédiques ?

La carte réalisée à partir des listes départementales contenue dans l'*Annuaire général de la vélocipédie...* de 1914 (carte 19), quand elle est mise en regard de celle présentant la situation du cyclisme associatif en 1895 (carte 5), plaide en faveur de la stabilité.

Au premier regard, les grands traits de la répartition mise en place dès 1891 restent valables. D'une part, la forte implantation des sociétés s'ordonne toujours pour l'essentiel selon un anneau reliant la région parisienne, la vallée de la Garonne, le littoral méditerranéen et l'axe rhodanien. D'autre part, les zones les moins propices demeurent situées au centre du cercle (Massif Central) et à ses marges occidentales (Bretagne), méridionales (Pyrénées) et orientales (Corse et Alpes). Les entraves d'ordre topographique, économique et psychologique relevées précédemment continuent à se faire sentir.

Les chiffres confirment cette première approche visuelle puisque les trois régions les plus dynamiques de 1895 arrivent globalement au même pourcentage de 70%. Bien plus, leur part respective reste inchangée. C'est ainsi que les treize départements situés au nord de la ligne Rouen-Paris-Nancy recèlent 42,6%^{fn1196} des sociétés de l'Hexagone et que les cinq départements de la côte méditerranéenne, centrale et orientale, joints aux six de la vallée du Rhône dépassent toujours avec des valeurs pratiquement inchangées (14,9% contre 13,7%)^{fn1197} les seize compris entre les Pyrénées et une ligne joignant les deux Charente à l'Aude.

Carte 19. Sociétés vélocipédiques et population en France



Toutefois, une investigation plus fouillée laisse transparaître des mutations au sein de ces trois grands ensembles.

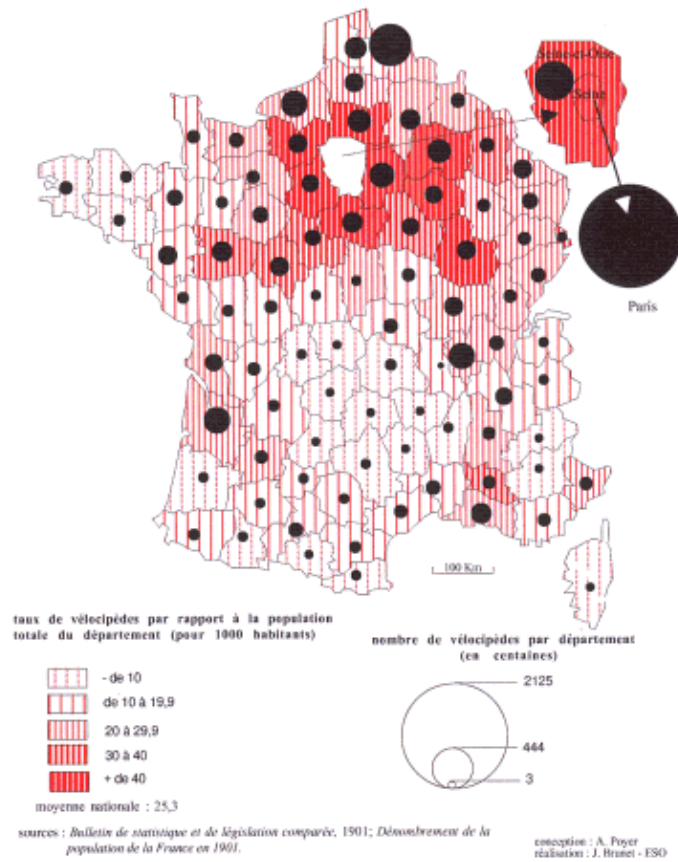
Même si, pour le plus septentrional, la Seine confirme sa suprématie avec un cinquième (359) des véloci-clubs français, la Seine-et-Marne et l'Oise se démarquent avec chacune un effectif en baisse et un taux de sociétés seulement moyen. Le bel ordonnancement qui, en 1895 (cf. carte 5), conférait son unité au Bassin Parisien - taux très élevés en Seine, Seine-et-Oise et dans quatre départements limitrophes dont la Seine-et-Marne et l'Oise, puis élevés à la périphérie de ce premier cercle - en est ainsi rompu. C'est d'autant plus vrai que la Seine-Inférieure, l'Aisne et l'Yonne, composantes du second anneau, rejoignent, pour la première, les taux moyens et, pour les seconds les valeurs faibles. En contrepartie, les départements fortement industrialisés que sont la Meurthe-et-Moselle et le Nord doublent leur effectif. Ce dernier renforce sa seconde place derrière la Seine pour le nombre de sociétés et distance maintenant largement la Seine-et-Oise (127 associations contre 67), toujours en troisième position.

La recomposition qui affecte le sud-ouest se lit d'abord dans l'évolution du groupe des taux très élevés de sociétés. Les deux Charente quittent cette catégorie pendant que la Haute-Garonne s'y insère. Comme la Garonne prolongée par le canal du Midi, le sillon des implantations très nombreuses joint donc alors sans rupture l'Atlantique à la Méditerranée. Le Tarn et surtout les Landes avec un triplement des groupements connaissent en bordure de cet axe une forte expansion. L'exemple landais prouve ainsi que l'essor d'un autre sport - dans ce cas le rugby^{fn1198} - n'implique pas nécessairement le déclin des autres activités physiques. À l'inverse, dans les Pyrénées-Orientales, l'engouement que suscite chez les jeunes les sociétés de danse, mais aussi l'introduction du rugby, expliquent sûrement en grande partie l'effacement du cyclisme associatif (2 sociétés en 1909).

Au sud-est, la redistribution a peu d'effets négatifs. Seule l'Ardèche est touchée par un recul de son corpus. Les Alpes-Maritimes s'essouffent ainsi que l'Hérault mais la Loire et les trois départements contigus du Vaucluse, des Bouches-du-Rhône et du Var progressent nettement.

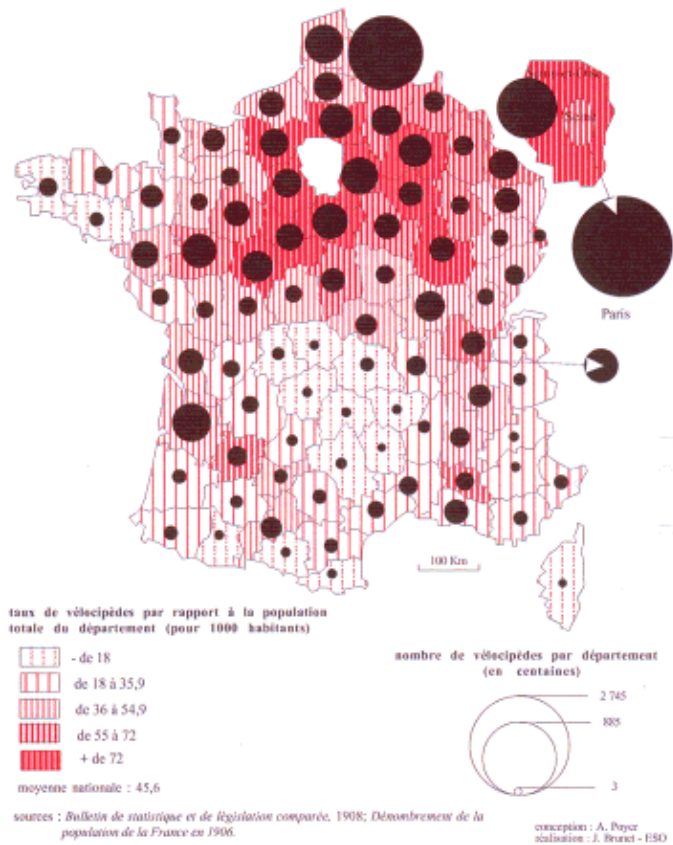
Carte 20. : Nombre de vélocipèdes et polpulation en France

NOMBRE DE VÉLOCIPÈDES ET POPULATION EN FRANCE
1900



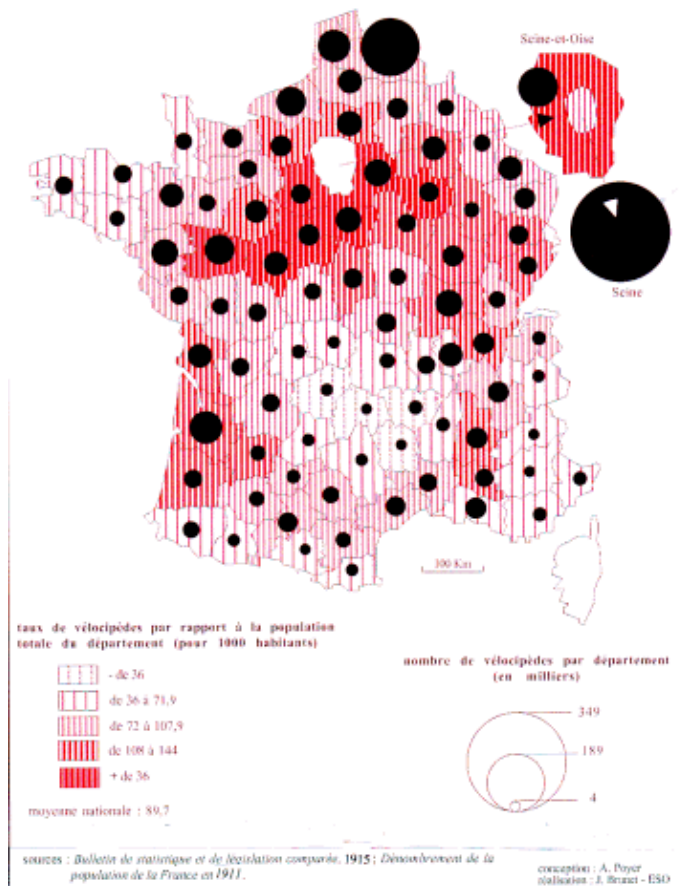
Carte 21. : Nombre de vélocipèdes et population en France

NOMBRE DE VÉLOCIPÈDES ET POPULATION EN FRANCE
1906



Carte 22. : Nombre de vélocipèdes et population en France

NOMBRE DE VÉLOCIPÈDES ET POPULATION EN FRANCE
1914



Ailleurs en France, se remarquent le déclin de l'Ain et de l'Allier, l'essor de la Nièvre ainsi que l'atonie qui frappe la pointe occidentale de l'Hexagone. En effet, si les cinq départements bretons additionnés à la Manche et à la Vendée ne connaissent pas de baisse de leur nombre global de sociétés, leur progression est infime comparée au reste du territoire : 2,5% au lieu de 31,9%. Le chroniqueur de *la Semaine sportive bretonne* qui écrit en 1901 : “ *Il n'est pas une petite ville en Bretagne qui n'ait sa société vélocipédique* ”^{fn1199} a manifestement forcé la vérité.

Pour autant, il est excessif d'écrire, comme le fait la même revue trois ans plus tard, que le cyclisme est “ *un sport qui agonise* ”^{fn1200}. En fait, les belles espérances des années 1890 ne se concrétisent pas malgré un essor du parc vélocipédique généralisé à l'ensemble du territoire^{fn1201}, même si le constat porté pour 1894 (cf. carte 6) perdure, à savoir une opposition entre deux France de part et d'autre d'une ligne Caen-Angers-Genève.

Au nord, en 1900 (carte 20), deux départements seulement - le Pas-de-Calais et la Nièvre - présentent un taux faible. En 1906 (carte 21) et 1914 (carte 22), tous appartiennent au moins à la catégorie moyenne.

Au sud, la situation se modifie peu en 1900 par rapport à 1894 puisque 44 départements - ils étaient 45, six ans auparavant - doivent se contenter d'un des deux taux inférieurs, mais il n'est pas inutile de souligner que le taux faible de 1900 correspond au taux fort de 1894. Au-delà, un rééquilibrage se dessine progressivement : les groupes faible et très faible ne concernent plus que 37 espaces départementaux en 1906 puis 26 en 1914. À cette date, en l'absence des données propres à la Corse, seuls la Haute-Loire, la Lozère, la Corrèze et le Cantal constituent l'ensemble le plus défavorisé, là où ils étaient vingt en 1900. De plus le différentiel entre les deux extrêmes^{fn1202} a été divisé par quatre en vingt ans : rapport de 1 à 23,5 en 1894 (Seine-et-Marne : 14,1‰, Lozère : 0,6‰), puis de 1 à 6,9 en 1914 (Seine-et-Marne : 175,1‰, Haute-Loire : 25,3‰, soit plus que la

Seine-et-Marne en 1894).

L'atténuation des contrastes peut encore être illustrée par l'évolution comparée des départements dépassant les 10‰ en 1894 et de ceux atteignant au maximum 1,5‰. Les premiers, tous situés au nord^{fn1203}, multiplient leur parc de bicyclettes par onze en vingt ans, les seconds, tous méridionaux^{fn1204}, par trente-trois. Ainsi, bien qu'un écart subsiste entre les deux zones situées au nord et au sud de la ligne de partage Caen-Angers-Genève, il s'est amoindri. Les parties occidentale et méridionale de la carte de 1914 ont gagné en couleur par rapport à celle de 1900. Avec un taux départemental minimal de 25‰, invoquer l'insuffisance de machines pour excuser l'absence de structure associative est difficilement justifiable, mieux vaut s'appuyer sur la mutation de leur charge symbolique : " *Qui eût prédit cela, il y a dix ans ? La bicyclette est un objet vulgaire qui ne sert plus qu'à vaquer aux affaires* " ^{fn1205}. Cette répercussion dommageable pour le sport de la banalisation du deux-roues est-elle également partagée entre la ville et la campagne ?

Pour répondre à la question ci-dessus, analysons d'abord l'évolution des associations urbaines et rurales.

Classe de population	1895		1909	
	Nb. de soc.	%	Nb. de soc.	%
< 3000 h.	313	24,4	497	27,1
3 à 5000 h.	169	13,2	220	12
5 à 10 000 h.	168	13,1	206	11,2
10 à 20 000 h.	150	11,7	197	10,7
20 à 50 000 h.	103	8	119	6,5
50 000 h. et plus	166	13	242	13,2
Aggl. parisienne	212	16,6	353	19,3
Total	1281	100	1834	100

Sources : THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1911 ; DUPEUX G. : *Atlas historique...*, op. cit.

En quatorze ans, la répartition ville-campagne est peu modifiée.

La forte progression du cyclisme associatif rural, caractéristique du début des années 1890, est stoppée. Une petite hausse de 24,4% à 27,1% fait tout juste franchir le seuil du quart des sociétés. Mais les vélocé-clubs s'insinuent de plus en plus dans les petits centres puisque l'essor rural provient essentiellement des localités peuplées de moins de 1000 habitants^{fn1206}. La bicyclette, plus tard venue, y conserve une aura qu'elle a perdue ailleurs. Il est de ce fait logique que la prise en compte du statut administratif des lieux d'implantation fasse ressortir une augmentation des simples communes et un maintien des chefs-lieux de canton alors que ceux d'arrondissement et de département régressent^{fn1207}. De plus si l'on se réfère aux déclarations de associations, plus aptes à témoigner du dynamisme créatif des années 1900 que l'annuaire - sa liste inclut des sociétés fondées antérieurement -, le cyclisme associatif campagnard pèse plus de 40%^{fn1208}. C'était déjà le cas pour les créations de la période 1896-1899, ce qui laisse supposer, étant donné la faible différence entre les taux ruraux de 1895 et 1909, que les groupements des bourgs périssent plus rapidement que leurs homologues urbains.

Par ailleurs, quelles campagnes françaises accueillent le plus généreusement l'associationnisme cycliste ? Par rapport à 1895, le nombre de départements dotés d'au moins six sociétés rurales progresse de vingt à trente-deux. La moitié ouest domine encore avec vingt-deux départements. Quant à la bande qui reliait le Nord au Lot-et-Garonne, si elle perd la Seine-Inférieure et la Seine-et-Marne, elle gagne l'Orne, le Cher, la Dordogne, les Landes et s'étire vers le sud jusqu'à l'Aude par le Tarn-et-Garonne, le Tarn et la

Haute-Garonne. À l'est des points d'ancrage précédents (Yonne, Côte d'Or, Doubs et Ain), seule disparaît l'Yonne quand émergent l'Aisne, les Vosges, la Nièvre, l'Isère, les deux Savoie et le Var. De ce fait, les vastes ensembles dont les bourgs continuent à résister à l'intrusion du cyclisme se circonscrivent à la Bretagne, au Massif Central, à l'extrême sud-ouest, le nord et le sud-est étant gagnés par places. Notons enfin que nombre de progressions relevées à la carte 19, comme celle des Landes, de la Nièvre, du Tarn, du Var, de la Haute-Savoie, de la Haute-Garonne, des Vosges... tiennent en bonne partie à l'essor rural. À l'inverse, l'effritement de la campagne est responsable des reculs de l'Yonne, de la Seine-et-Marne ou de la Seine-Inférieure, ce qui confirme la fragilité des sociétés rurales. Disposant d'un viviers moins fourni que leurs homologues urbaines, elles sont plus sujettes à s'éteindre à la suite des dissensions internes ou du départ de membres influents.

Quoiqu'en légère baisse (75,6% à 72,9%), la part urbaine reste prépondérante avec encore plus de sept sociétés sur dix. En outre les fluctuations que subit chacune des catégories d'agglomération sont de faible amplitude : tassement des petites villes (23,2% au lieu de 26,3%) ainsi que des moyennes (17,2% au lieu de 19,7%), maintien des grands centres, hors Paris, et progression de la capitale et de sa banlieue (19,3% au lieu de 16,6%). Corollairement, l'encadrement associatif urbain ne subit que des retouches.

Classe de population	Population totale	Nb. de soc.	Nb. moyen d'h. pour 1 soc.
3000 à 5000 h.	1 389 192	220	5996
5000 à 10 000 h.	1 370 240	206	6652
10 000 à 20 000 h.	1 570 926	197	7974
20 000 à 50 000 h.	1 354 308	119	11 381
50 000 à 100 000 h.	1 187 497	82	14 482
100 000 h. et plus	2 055 567	160	12 847
Agglom. Parisienne	3 500 617	353	9917
<i>Ensemble des villes</i>	<i>12 358 347</i>	<i>1337</i>	<i>9243</i>

Sources : THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1911 et DUPEUX G. : *Atlas historique...*, op. cit.

L'amélioration (1 société pour 11 200 h. en 1895, 1 pour 9200 en 1909) provient peu d'une diffusion vers de nouvelles entités^{fn1209}, elle résulte pour l'essentiel de la densification de celles déjà pourvues de sociétés vélocipédiques. Les progrès les plus nets concernent les extrêmes : les villes de 3 à 5000 h. (1 société pour 7500 h. en 1895, 1 pour 6000 en 1909) et celles de plus de 100 000 h. (1 société pour 17 000 h. en 1895, 1 pour 13 000 en 1909), dont l'agglomération parisienne (1 société pour 14 000 h. en 1895, 1 pour 10 000 en 1909). Dans les grands centres, l'essor correspond à la poursuite du processus de dissémination vers la périphérie, déjà débuté dans les années 1890. Ainsi en banlieue parisienne, les sociétés font plus que doubler quand celles de la capitale progressent de 50%. De ce fait, en 1909, parmi les 50 communes urbaines environnant Paris, 12 possèdent un véloci-club, 13 en ont deux, 13 de trois à cinq et 1 (St Ouen) en dispose de six^{fn1210}. Un bouillonnement identique touche les quartiers excentrés de Marseille. L'associationnisme cycliste encore circonscrit aux zones centrales de la cité phocéenne avant 1900, s'étend au début du XXème siècle vers St Louis et Ste Marthe au nord, St Barnabé, St Loup, St Marcel et St Menet à l'est et Mazargues au sud. À Toulouse, les sociétés franchissent les limites de l'octroi vers les quartiers du pont des Demoiselles et de St Agne au sud, ou de la Lande et de Croix Daurade au nord. Eysines, Cenon, Pessac, Talence complètent le quadrillage de la périphérie bordelaise. Parmi les autres agglomérations d'importance, l'extension est également nette à Nancy, Saint-Étienne ou Roubaix, mais moindre à Lyon, Nantes, Montpellier, Rennes, Rouen ou Angers.

Au final c'est donc dans les zones rurales, les toutes petites villes et les espaces suburbains que la bicyclette conserve le plus son pouvoir d'attraction dans son utilisation sportive. Qu'en résulte-t-il, pour clore cette investigation géographique, au niveau de la répartition intra-départementale ?

La densification des réseaux profite de l'accroissement du nombre de localités nanties d'une société : 778 en 1895, 1009 en 1909 ainsi réparties :

Nb. de localités du département dotées d'1 société ou plus	1895		1909	
	Nb. de dpts	%	Nb. de dpts	%
1	4	4,6	4	4,6
2	4	4,6	1	1,2
3-4	15	19,2	7	8
5 à 9	37	47,4	30	34,5
10 et plus	27	34,6	45	51,7
Total	87	100	87	100

Source : THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1911.

En s'abaissant de 22 à 11, les maillages très lâches - moins de 5 localités " cyclistes " sur un espace départemental - se raréfient et se cantonnent à la Corse ainsi qu'à quelques points du Massif Central (Cantal, Corrèze, Haute-Loire, Lozère), de la chaîne alpine (Basses et Hautes-Alpes), de celle des Pyrénées (Hautes-Pyrénées, Pyrénées-Orientales et Ariège) et de ses abords (Gers). À l'inverse les réseaux assez denses à denses - au moins 10 localités " cyclistes " - essaiment et deviennent majoritaires (51,7%)^{fn1211}. Parmi ces nouveaux venus, la Meurthe-et-Moselle et la Haute-Savoie, à laquelle nous avons associé la Savoie, constituent des cas exemplaires.

Rapidement , à partir de 1900, la concentration des véloce-clubs au sud de la Meurthe-et-Moselle, à Nancy, Toul, Lunéville, Baccarat, devient caduque (cf. carte 23). Les nouvelles implantations se déplacent vers le nord et fleurissent dans le bassin métallurgique de Longwy-Briey. Au-delà d'une homogénéisation de l'espace départemental, cette évolution illustre la pénétration du cyclisme associatif dans les régions fortement industrialisées, processus que l'on retrouve aussi dans les Pays noirs du Pas-de-Calais^{fn1212}, jusque là assez délaissés, ou dans le bassin houiller de Decazeville, au nord de l'Aveyron, qui voit se constituer l'*Union cycliste de Decazeville* et l'*Union vélocipédique de Cransac*. Peut encore être citée la région métallurgique et ardoisière du Segréen dans le nord-Anjou^{fn1213}. Au sud du département de la Loire et au nord de celui du Doubs, autres zones tournées vers le secteur secondaire, le cyclisme associatif déjà bien implanté continue à gagner du terrain : d'une part à La Ricamarie, L'Horme, St Julien-en-Jarez, Lorette et Grand-Croix " *pour la " Grand'rue " industrielle et fumeuse que forme l'étroit bassin houiller de Saint-Étienne, Saint-Chamond et Rive-de-Gier* " ^{fn1214}, d'autre part dans plus de dix localités autour de Montbéliard et Valentigney, comme Béthoncourt, Voujeaucourt, Sochaux, Exincourt, Seloncourt....

Carte 23 : Le réseau associatif cycliste de la Meurthe et Moselle avant 1900



Carte 24 : Le réseau associatif cycliste de la Meurthe et Moselle à partir de 1900



- 1 société.
- 2 sociétés.
- 3 sociétés et plus.

Échelle 0 20 40 60 80 100 km

CARTE 25 : Le réseau associatif des deux savoies avant 1900



Carte 26 : : Le réseau associatif des deux savoies à partir de 1900



- 1 société.
- 2 sociétés.
- 3 sociétés et plus

Échelle



Le cas savoyard met en lumière la progression vers les hautes vallées au cours des premières années du XXème siècle (cf. carte 24). Ainsi se constitue à proximité de l'Arve un chapelet de véloce-club : à Cluses (1900), Magland (1904), Sallanches (1910) et Saint-Gervais (1910). En Tarentaise le *Vélo-club de Moutiers* est fondé en 1901, l'*Union sportive de Bourg-Saint-Maurice* en 1909. La bicyclette groupe les adeptes de ces localités reculées avec un temps de retard sur les zones basses déjà largement atteintes avant 1900. Ce décalage - il est celui de l'entrée dans la modernité - résulte du handicap d'un enclavement brisé plus

tardivement puisque la voie ferrée n'arrive à Chamonix qu'en 1901 et qu'en Savoie, elle ne dessert Moutiers qu'à partir de 1893 - la ligne de Maurienne date, elle, de 1857 - et Bourg-Saint-Maurice que juste avant la guerre, en 1913. L'*Union sportive*, et donc la section vélocipédique, de cette dernière bourgade est d'ailleurs fondée à l'initiative des employés du chantier ferroviaire^{fn1215}.

Même si de grands déséquilibres nationaux subsistent, le cyclisme associatif continue donc par petites touches à étendre sa toile sur le territoire français. Localement l'espace rural est mieux pourvu, les régions industrielles sont progressivement gagnées, les périphéries urbaines également, autant d'avancées qui, pour ponctuelles qu'elles soient, peuvent induire des modifications de la composition sociale des sociétés.

Autant il était de bon ton, au cœur des années 1890, de vanter les progrès du cycle parmi les notabilités, autant les écrits concernant le XX^{ème} siècle naissant stigmatisent la "dégradation" sociale du deux-roues.

" En cette année 1900 [...], nous n'étions déjà plus au temps du Prince de Sagan et des élégantes cyclistes du Bois. La " Petite Reine " s'était piteusement démocratisée et, courtisée seulement par le populo, était fort méprisée par les gens convenables "

^{fn1216}. La transition est brutale : le " populo " recueille la bicyclette délaissée par les catégories aisées. Cette description, évidemment forcée dans sa simplification, interpelle et invite à se demander dans quelle mesure le contingent associatif subit cette rupture.

L'allègement du contrôle administratif induit par l'adoption de la loi sur la liberté d'association appauvrit considérablement à partir de 1901 le corpus documentaire relatif à l'origine sociale des sociétaires : entre 1900 et 1914, seules cinquante-sept listes groupant un peu plus de 1600 cyclistes, soit dix fois moins qu'entre 1888 et 1899, sont disponibles. En effet, les autorités n'exigent plus des groupements qui se déclarent d'identifier nominativement et professionnellement leurs adhérents. L'article 5 du nouveau texte se contente de stipuler :

" La déclaration préalable [...] fera connaître [...] les noms, professions et domiciles de ceux qui, à un titre quelconque, sont chargés de son administration ou de sa direction ".

En dehors d'une petite dizaine de sociétés zélées, l'essentiel des données de la période proviennent donc de l'année 1900 et du début de 1901, avant l'application de la loi du 1^{er} juillet. Cet état de fait oblitère nécessairement tout suivi chronologique sur le modèle de celui effectué pour la séquence 1888-1899 et ne permet d'établir qu'un affinement géographique par groupe de population des localités.

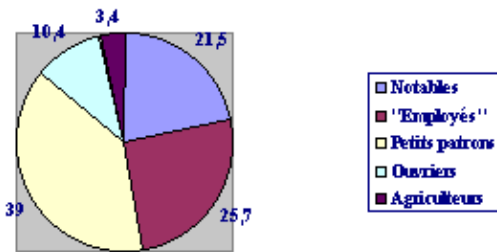
Une transformation de la répartition sociale plus sensible qu'elle ne l'était entre 1882-1887 et 1888-1899^{fn1217} ponctue le début des années 1900 (cf. graphiques 32 et 33).

Le déclin qui affecte les notables tout au long de la période précédente (1888-1891 : 42%, 1892-1895 : 37%, puis 1896-1899 : 30,5%) s'approfondit et les conduit à ne plus représenter qu'un bon cinquième (21,5%) de l'effectif. Mis à part l'aristocratie qui se maintient et le personnel politique qui progresse, les autres éléments du groupe chutent de 30 à 50%. Grâce à un recul moins prononcé que celui des négociants et des industriels, les " capacités " leur succèdent au premier rang des notables. Mais alors que ces élites intellectuelles comptaient à elles seules trois fois plus que les ouvriers entre 1888 et 1899 (9% contre 2,7%), ce sont eux qui maintenant les débordent de 70% (10,4% contre 6,1%), grâce à un quadruplement de leur influence. L'irruption du prolétariat constitue à l'évidence le fait majeur du processus évolutif. Car en dépit d'un triplement le monde agricole est encore peu présent (3,4% au lieu de 1,2).

Face à ces fortes mutations, la bourgeoisie populaire fait preuve de plus de stabilité et se pose toujours en socle du cyclisme associatif avec 64,7% des occurrences (62,5% entre 1888 et 1899). Sa petite progression s'explique par le sursaut des " employés ". Ils réussissent à enrayer la dégradation régulière qui les affectait depuis la fin des années 1880. Leur hausse de 25% par rapport à 1896-1899 les place en seconde position derrière les petits patrons (25,7% contre 39%), mais avant les notables.

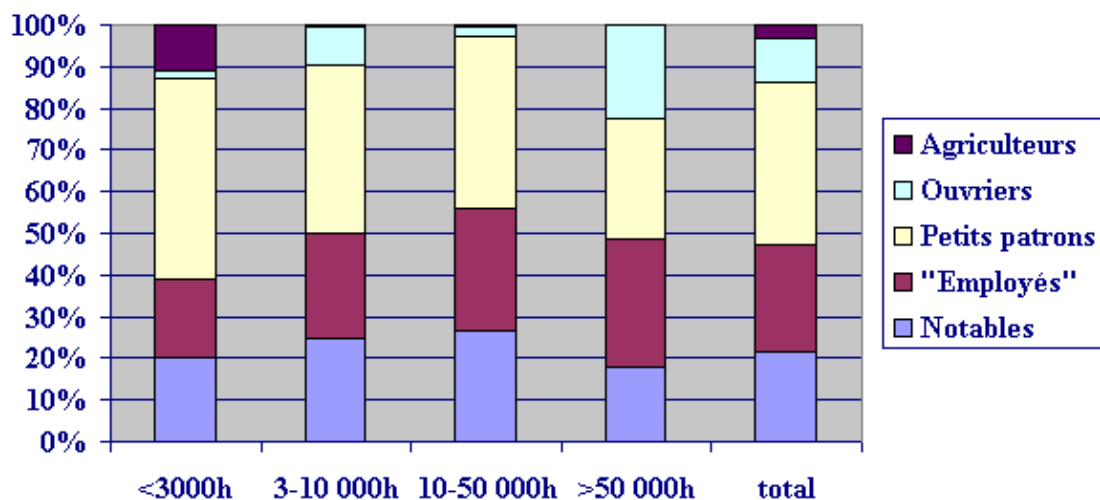
GRAPH32

Graphique 33. : Statut social des cyclistes associatifs (1900-1914).



Le cadre global posé, quelques enseignements ressortent de la ventilation des chiffres en fonction de l'importance démographique des localités [fm1218](#).

Graphique 34. : Statut social des cyclistes associatifs par groupe de population des localités (1900-1914).

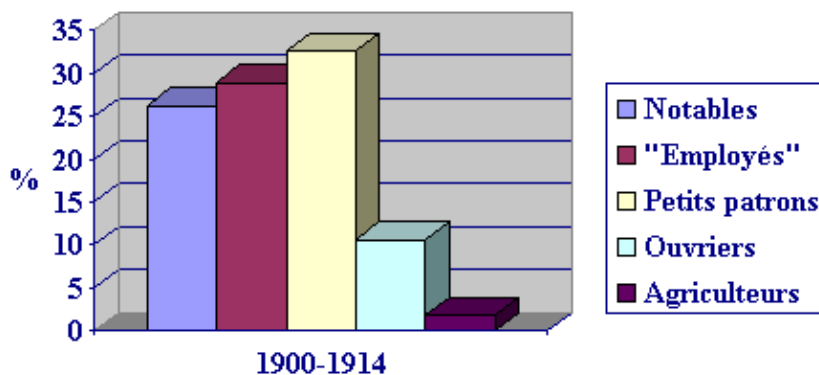


Comme au cours des douze années précédentes, les notables obtiennent leurs meilleurs scores dans les petites villes et les moyennes. La part des " employés " à l'inverse de celle des petit patrons décline des grandes agglomérations aux communes rurales et les agriculteurs se distinguent logiquement à la campagne.

Cependant, plus que ces permanences, la popularisation très nette des sociétés des centres les plus peuplés retient l'attention. Au sein de la bourgeoisie populaire, les "employés" y dépassent les commerçants et artisans, en tête partout ailleurs, et surtout les ouvriers forts d'un 22,3% y précèdent les notables (18,1%). Ainsi dès les années 1900-1901, les progrès enregistrés dans l'encadrement associatif des petites localités et des grandes agglomérations ont donc leur prolongement social. Dans les premières se dessine une poussée des agriculteurs, dans les secondes s'envole le nombre des ouvriers.

Qu'en est-il au-delà ? Nous l'avons déjà dit, le tarissement des listes de sociétaires après 1901 empêche toute étude précise. Le seul recours, qui ne fournit que des enseignements sommaires, provient des membres des bureaux. En effet, conséquence de l'article 5 ci-dessus évoqué, le personnel dirigeant reste professionnellement recensé et ce sur l'ensemble de la période.

Graphique 35. : Statut social des membres des bureaux (1900-1914).



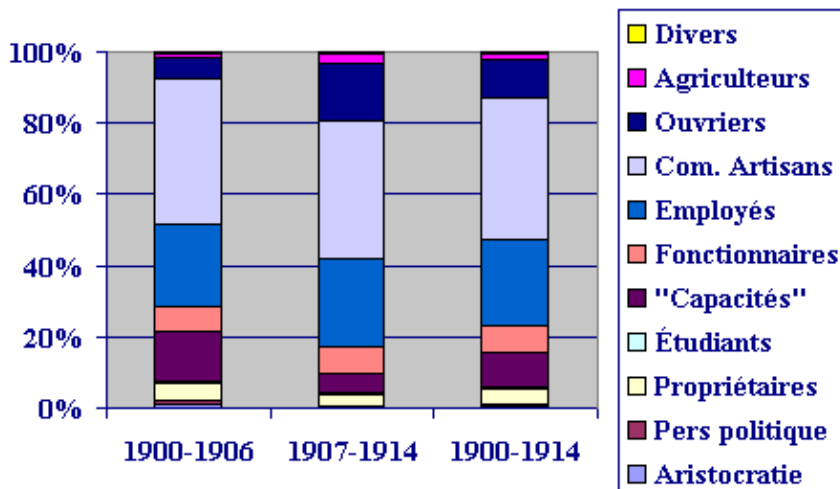
Le caractère notabiliaire du recrutement des dirigeants sinon disparaît, du moins s'amenuise fortement dans les quinze années finales par rapport aux temps de l'invention et de l'âge d'or du cyclisme associatif^{fn1219}. Les membres des bureaux qui se répartissaient assez équitablement entre notables et bourgeoisie populaire avant 1900, ne sont plus issus que pour un quart des rangs des "élites"^{fn1220}, ce dont profitent les "classes nouvelles" qui confisquent plus de 60% des postes. De plus les ouvriers s'octroient 10% des charges de dirigeants. Par contre les agriculteurs sont moins de 2%. Que

“ les garçons de ferme en viennent à posséder leur bicyclette ”

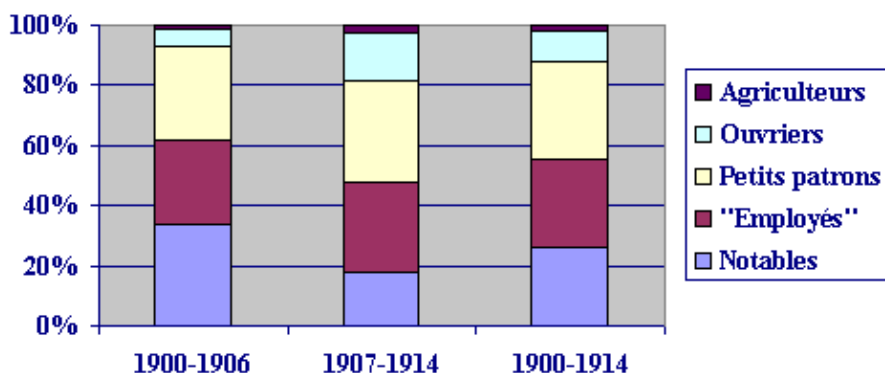
^{fn1221}, qu'une course cycliste, nous le verrons, anime souvent les fêtes villageoises, n'implique pas une conversion massive des cultivateurs à l'associationnisme cycliste. Dans ses mémoires le Beauceron É Grenadou s'en tient à évoquer les distractions traditionnelles : bals et carnivals^{fn1222}.

Les données recueillies, suffisamment fournies avec 877 occurrences, autorisent à aller au-delà et à restituer les variations internes à la période 1900-1914, selon une partition binaire : avant et à partir de 1907^{fn1223}.

Graphique 36. : Évolution de la répartition socioprofessionnelle des membres des bureaux entre 1900 et 1914.



Graphique 37. : Évolution du statut social des membres des bureaux entre 1900 et 1914.



Le recul des notables ne présente pas un profil uniforme, il s'accélère au fil du temps. Au premier décrochage d'environ 25% de 1896-1899 (44,2%) à 1900-1906 (33,7%) succède en effet un autre de près de 50% de 1900-1906 à 1907-1914 (17,7%). Plus aucun noble ne siège dans les instances dirigeantes des sociétés déclarées en fin de période et les "capacités" n'y occupent qu'un poste sur vingt contre un sur cinq entre 1896 et 1899. Cet effondrement touche en premier lieu les officiers ministériels qui désertent presque les bureaux^{fn1224}.

Les hausses des "employés", petits patrons et ouvriers suivent en revanche une pente régulière. Ces derniers, six fois moins présents que les notables entre 1900 et 1906 - ils l'étaient quarante fois moins auparavant - les rattrapent presque en fin de période^{fn1225}.

La présidence, jusque là chasse gardée de la catégorie dominante résiste à la popularisation en début de siècle, ensuite elle rejoint le lot commun^{fn1226}. Les "élites" dirigent alors moins souvent les véloce-clubs que les commerçants et artisans et sont talonnés par les "employés". Un exemple : en 1896-1899, les médecins sont vingt fois plus nombreux à occuper le poste de président que les instituteurs ; dix ans plus tard, les deux catégories font jeu égal. La vice-présidence connaît une évolution encore plus accentuée : les notables conservent leur primauté jusqu'en 1906, puis ils s'inscrivent au quatrième rang après les "employés", les petits patrons et les ouvriers. Le secrétariat et la trésorerie déjà dévolus à la bourgeoisie populaire restent entre ses mains : les "employés" accaparent toujours le poste de secrétaire alors que celui de trésorier leur échappe

de plus en plus au profit des petits patrons.

Nous assistons donc à la veille du premier conflit mondial à un complet remaniement de la composition sociale des bureaux, preuve d'une popularisation du cyclisme associatif encore plus marquée qu'elle ne l'était entre 1900 et 1901. Ce renforcement de la présence ouvrière est facilité par la baisse conséquente du coût des bicyclettes. Les gains de productivité liés à l'industrialisation croissante du secteur amènent ainsi le modèle le moins sophistiqué de la société l'Hirondelle à 125F. en 1910^{fn1227}. Il était à 240F. en 1899. La diminution des prix s'applique également aux accessoires et pièces de rechange : pneus, chambres à air^{fn1228}... À ce premier facteur favorable s'ajoutent d'une part la progression des salaires - celui d'un manœuvre de province croît de 15% entre 1901 et 1911^{fn1229} - et d'autre part le vote de lois sociales, tel l'octroi du repos hebdomadaire à tous les travailleurs adopté en 1906 qui génère un temps de loisirs plus important. Enfin, la compétition et ses gains font espérer une amélioration du niveau de vie voire, en cas de succès nombreux, une véritable promotion sociale. Ainsi l'exemple du Lensois Maurice Garin, premier vainqueur du Tour de France, qui avec ses gains ouvre un magasin de cycles, n'a pu que stimuler le cyclisme associatif parmi les couches modestes de la population des Pays noirs du Pas-de-Calais et du Nord.

Les conclusions auxquelles nous arrivons ne valent que pour les sociétés récentes : graphiques et tableaux ci-dessus ne s'appliquent qu'aux déclarations faites à partir de 1900. Or le mouvement associatif cycliste repose encore beaucoup sur les associations nées dans la dernière décennie du XIX^{ème} siècle. Il nous faut donc maintenant tenter, autant que les sources le permettent, de dégager la structure sociale d'ensemble en prenant en compte ces deux générations de groupements.

Qu'aux dires du docteur Ruffier, la bicyclette soit “ *fort méprisée par les gens convenables* ”^{fn1230} et qu'ainsi les manèges vélocipédiques ferment leurs portes les uns après les autres^{fn1231}, que les documents attestent la montée de l'élément populaire, il n'empêche que des membres de la bonne bourgeoisie participent encore à la création de sociétés - en nombre certes plus limité qu'auparavant - et que, surtout, des groupements plus ou moins élitistes continuent à fonctionner. À priori quelques évolutions peuvent faire penser le contraire. Ainsi le *Vélo-club grenoblois* s'éteint sans bruit et beaucoup de ses adhérents entrent à l'*Automobile-club dauphinois*^{fn1232}. Sur les bords de la Méditerranée, lors d'une assemblée générale extraordinaire tenue le 16 avril 1900, l'*Automobile-vélo-club de Nice* abandonne la pratique cycliste et devient l'*Automobile-club de Nice*. Parmi les sept membres à vie - ils ont versé une somme de 500F. - qu'il compte à sa fondation, figurent le comte de Courcelles, les barons Arthur et Henri de Rothschild, le magnat new-yorkais William S. K. Vanderbilt^{fn1233}... À Périgueux, des statuts de 1903 laissent apparaître que l'ancien *Véloce-club périgourdin* devenu *Véloce-club périgourdin, Automobile-club de Dordogne* - appellation approuvée par les autorités le 10 mars 1899 - s'est transformé en société d'encouragement et qu'il n'envisage plus les courses et promenades sur deux-roues que comme des “ *possibilités* ”. Cette évolution soucieuse de préserver l'entre-soi plutôt que la pratique vélocipédique trouve son terme en 1908 quand l'association se transforme en *Automobile-club de Périgord* sans changement de personnel dirigeant : le comte de Fayolle, président depuis 1891, poursuit son mandat^{fn1234}.

Fort heureusement pour le cyclisme, ces mutations font figure d'exceptions et bien que l'automobilisme marque fortement bon nombre de véloce-clubs bourgeois (cf. supra), comme il attire les champions cyclistes^{fn1235}, une grande majorité n'en abandonnent pas pour autant la bicyclette et laissent s'autonomiser en dehors d'eux le nouveau sport. À titre d'exemple, le *Véloce-club de Tours*, doté d'une commission d'automobiles en mars 1900^{fn1236} et organisateur d'une course motorisée le 6 mai^{fn1237}, ne se saborde pas lors de la fondation de l'*Automobile-club de Touraine* en août 1901^{fn1238}, pas plus que ne le fait l'*Union auto-cycliste de la Sarthe* lors de celle de l'*Automobile-club de la Sarthe* en janvier 1906^{fn1239} ou l'*Auto-véloce-club d'Angers* quand se fonde en 1910 l'*Automobile-club de l'Anjou*^{fn1240}. En fait, les dirigeants préfèrent que leur société s'en tienne à son activité originelle, par conviction sûrement, mais peut-être également de crainte de voir partir les adhérents les moins fortunés et aussi de perdre en influence,

car risquant de devenir anonymes dans des associations au recrutement social bien plus élitiste. Pour autant, par souci de distinction sociale, les programmes continuent de porter des sorties en automobiles, de même que certains véloce-clubs s'ouvrent au tennis alors

“ pratiqué quasi exclusivement par certaines fractions de l'aristocratie et de la bourgeoisie comme une activité permettant d'entretenir et de développer leurs réseaux de relations sociales ”

ftn1241

Déjà à la tête de onze courts, le *Véloce-club brestois* en ajoute cinq autres en 1909. Son premier tournoi du 13 au 16 août 1906 remporte un grand succès et la section amène plus de 2000F. de recettes annuelles à la fin de la décennie 1900ftn1242. Celle du *Véloce-club béarnais*, moins développée, s'inscrit, hors

cotisations, à 500F. en 1907 et 700F. en 1913 sur 7300F. et 6000F. de recettes globalesftn1243. L'élitisme de la société paloise transparaît encore davantage dans le chalet qu'elle a fait édifier en bordure de la nouvelle piste tracée en 1901-1902 dans le parc de la gare. Sur plus de 300 m² répartis en deux niveaux (18m. x 9m.), il comprend buvette, cuisine, chambre-vestiaire, cabines, douches, salles de jeux, de lecture, de conversation, local des archives et le coût de sa construction s'est élevé à plus de 15 000Fftn1244. De plus si le club continue de donner ses grandes courses de Pentecôte, leur objet n'est pas de réaliser des bénéfices - elles sont invariablement déficitaires - mais

“ d'entretenir le goût de la vélocipédie, d'en enregistrer les progrès, d'en vulgariser les effets utiles [...] d'agir ainsi dans l'intérêt général ”

ftn1245. Le *Véloce-club béarnais* devient une société d'encouragement et à la fin de la période les coureurs locaux appartiennent à des groupements plus populaires tels que l'*Union cycliste paloise* créée en 1911. Le *Véloce-club*, après leur avoir loué sa piste, les juge sans aménité :

ftn1246

Le même clivage social transparaît au Havre. Le “ vieux ” *Véloce-club havrais* quoique moins huppé que son homologue béarnais refuse en effet en 1904 la proposition qui lui est faite d'intégrer une fédération de sociétés cyclistes - la plupart récentes - de l'arrondissement du fait de

“ sa volonté formelle de ne pas déroger du milieu social qu'il s'est choisi ”

ftn1247. Il précise encore :

“ l'admission des membres du V.C.H. étant des plus sévères, point n'est besoin de rencontrer dans une fédération des membres non admis chez nous ”

ftn1248. Deux ans plus tard, à la suite d'incidents survenus au cours d'une excursion, le président, le docteur Henry, lance un rappel à l'ordre dans lequel “ *il entend que le V.C.H. reste une société de gens convenables et bien élevés* ”ftn1249.

Le brassage social n'est pas plus réalisé à la *Société vélocipédique vernonaise*, fondée en 1886, et qui, en 1913, est

“ composée uniquement de jeunes gens de la ville parfaitement honorables. Parmi eux se trouvent quelques fonctionnaires et employés, mais la majeure partie sont des fils de commerçants ou de rentiers [...], c’est l’élite de la jeunesse vernonnaise ”

fn1250. Point de trace de représentants des catégories populaires. De même entre 1908 et 1910, le recrutement de l’*Union auto-cycliste de la Sarthe* garde ses caractéristiques antérieures basées sur l’accueil d’un grand nombre de membres du négoce^{fn1251}. Autre indice de ce statu-quo social, le maintien de notables à la tête de ce type de sociétés jusqu’en 1914 : l’avocat Larcher (*Véloce-club nancéien*), le docteur Henry (*Véloce-club havrais*), le rentier de Farcy^{fn1252} (*Auto-véloce-club d’Angers*), le comte de Bucy (*Cycliste lorrain*), le négociant et maire Maintrot (*Véloce-club Wasseyen*), l’entrepreneur Jagot (*Union auto-cycliste de la Sarthe*)... Les associations cyclistes, du moins celles à l’effectif choisi, demeurent des institutions qu’il est valorisant de présider. Le contraste est frappant avec l’évolution constatée ci-dessus parmi les véloce-clubs récemment fondés dont la composition populaire - elle n’est pas contrebalancée comme dans les sociétés de gymnastique par l’aura patriotique - semble jouer le rôle de repoussoir au soutien des élites. Alors que la *Société vélocipédique vernonnaise*

“ est patronnée par des notabilités de la ville qui lui viennent en aide pécuniairement ”

fn1253

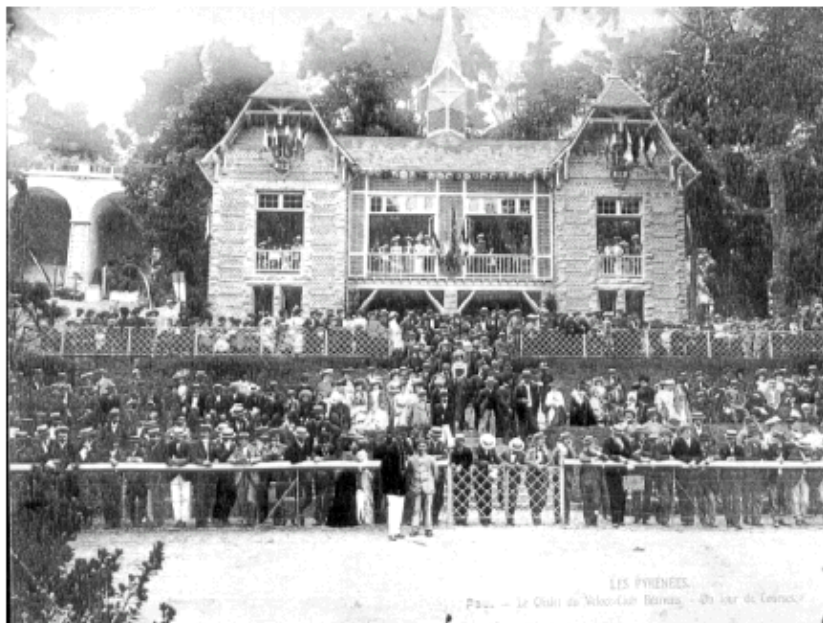
le *Rally-cycle rennais* qui s’intitule “ *société ouvrière* ” n’a que “ *quelques rares membres honoraires* ”^{fn1254}. Son président, un ouvrier typographe, dans une lettre qu’il adresse à la municipalité rennaise, décrit clairement le phénomène de ghettoïsation qui va de pair avec le développement du cyclisme ouvrier :

Figure 17. : Projet de chalet pour le *Véloce-club béarnais*.



In Arch. dép. Pyrénées-Atlantiques, 20J-313

Figure 18. : Le chalet du *Véloce-club béarnais*, un jour de courses.



[ftn1255](#)

Le choix d'ouvriers ou de membres de la bourgeoisie populaire pour occuper des postes de direction s'inscrit dans la ligne de ce témoignage, de même que la création par un bouchonnier d'Épernay d'une *Union ciclista espagnola* " *se composant exclusivement de sujets espagnols* " [ftn1256](#) travaillant dans la ville.

L'ouverture à d'autres activités identifient également les associations ouvrières : là point d'automobilisme ou de tennis mais plutôt le tir, la marche, la pêche, les boules, la pratique musicale comme au *Club cycliste excursionniste musical stéphanois*, " *société exclusivement ouvrière* " qui ajoute aussi la sarbacane [ftn1257](#). En se convertissant au sport vélocipédique, le prolétariat n'en délaisse pas pour autant ses pratiques et jeux traditionnels [ftn1258](#).

Par contre, les cotisations ne sont pas vraiment un élément de différenciation entre la nouvelle génération de sociétés et la précédente. Il est vrai que certains frais de fonctionnement sont incompressibles et interdisent tout abaissement excessif.

Cotisations	Sociétés					
	1900-1906		1907-1914		1900-1914	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Moins de 6 F.	47	24	24	23,3	71	23,8

6 F.	77	39,3	42	40,8	119	39,8
7 à 11 F.	6	3	1	1	7	2,3
12 F.	56	28,6	31	30,1	87	29,1
Plus de 12 F.	10	5,1	5	4,8	15	5
Total	196	100	103	100	299	100

Sources : Arch. dép. et mun.

Les contributions ne dépassant pas 6F. progressent légèrement (63,6% au lieu de 53,1% entre 1888 et 1899)^{ftn1259} et la diminution de la cotisation moyenne - elle avait fortement reculé entre les périodes d'invention (14F.) et d'âge d'or (9F. 40) - se ralentit. Elle est de 8F. pour les années 1900-1914 avec un écart minime entre le début (8F. 10) et la fin (7F. 80) de la séquence. Il n'est pas rare que les associations ouvrières - celles de la région de Montbéliard sont exemplaires sur ce point - exigent de leurs membres une quote-part de 12F. Le recul de 6F. 90 à 6F. 30 des cotisations des membres honoraires est également faible^{ftn1260}. Quant aux membres correspondants, de moins en moins souvent mentionnés dans les statuts^{ftn1261} - signe que les sociétés sont bien celles du quartier, des environs immédiats -, leur contribution est de 5F. 10. Enfin, les sociétés diminuent assez nettement le droit d'entrée avec une baisse du tarif de 30% : 2F. 10 au lieu de 3F. Celles qui le fixent à 1F. sont presque aussi nombreuses que celles qui réclament 2F. alors qu'auparavant le second cas était trois fois plus fréquent que le premier.

Les sommes ainsi collectées aident parfois à la mise en place de soutiens financiers en cas d'accident, de maladie. Mais si certaines sociétés ouvrières se distinguent par un caractère mutualiste affirmé^{ftn1262}, la création en 1908 de la *Fédération sportive athlétique socialiste (F.S.A.S.)* n'a, semble-t-il, pas plus de répercussions dans le milieu cycliste que dans les autres sports^{ftn1263}. L'annuaire de 1911 cite la *Pédale socialiste d'Avion* (Pas-de-Calais) et à Cholet fonctionne peu de temps une " *Jeune pédale socialiste et sportive dont les activités sont réservées aux seuls membres du syndicat* " ^{ftn1264}. Plus fréquentes sont les sociétés créées à l'initiative du patronat ou avec sa bénédiction, afin de favoriser le développement d'une conscience d'entreprise. La ville d'Angers voit ainsi se réaliser en décembre 1912 un projet ambitieux, véritable archétype de paternalisme : le *Club sportif de la Société des filatures, corderies et tissages d'Angers*. Grâce à un entraînement scientifiquement assez poussé - un professeur de culture physique parisien est chargé de former un moniteur et six instructeurs dont un pour le cyclisme -, Julien Bessonneau, directeur de la firme, entend que

“ l'ouvrier soit heureux de son travail et qu'il l'accomplisse allègrement [...] en toute conscience, avec la vigueur de son corps et de son âme ”

^{ftn1265}. L'amélioration du rendement du travailleur se profile en filigrane de ce programme. Enfin l'usine désigne les dirigeants et prend à sa charge tous les frais y compris le costume obligatoire^{ftn1266}. Sans s'impliquer aussi fortement, des entreprises liées au cycle aident à la formation de vélocity-clubs en leur sein et les contrôlent par personnel d'encadrement interposé. Dans le secteur du pneumatique naît de la sorte à Chalette un *Touring-club Hutchinson*, sous la présidence d'honneur du directeur de l'établissement,

“ dans le but de resserrer les liens de bonne camaraderie ”

parmi les employés et ouvriers^{ftn1267}. À Clermont-Ferrand, Marcel Michelin constitue en 1911 l'*Association sportive Michelin* dont la section cycliste était déjà en germe depuis la constitution en 1904 d'une commission de quatorze membres chargée de gérer les courses réservées au personnel^{ftn1268}. Chez les grands fabricants de deux-roues apparaissent le *Vélo-club Terrot* à Dijon ou à Saint-Étienne la *Pédale de l'avenir cyclophile Automoto*, le *Cyclo-club Wonder*. La firme Clément-Bayard fonde une société pour la main d'œuvre de son usine de Levallois et met à sa disposition l'ancienne piste de la Seine^{ftn1269}. La firme d'automobiles Panhard-Levassor suit le mouvement. Au total, ces groupements sont en nombre suffisant dans la région parisienne pour constituer une des branches du cyclisme des corporations qui, déjà vivace avant 1900, connaît une certaine expansion. Une bonne cinquantaine de groupes, pour la plupart intégrés à des clubs

multisports^{fn1270}, coexistent en 1913 à Paris et en banlieue^{fn1271}, dont certains adhérents à la *Fédération sportive des sociétés corporatives de France*, organisatrice d'épreuves inter-corporations. Bon indice de l'audience du phénomène, l'*Auto* lui consacre une rubrique particulière partagée entre l'alimentation, la banque, la coiffure, le commerce, le cycle et l'automobile, les fonctionnaires, le livre, la presse, les magasins et les transports.

Le mouvement s'amplifie également en province, à Bordeaux^{fn1272} et Lyon^{fn1273}, villes auxquelles il ne se limite plus. Des cyclistes des chemins de fer, des grands magasins (Dames de France, Nouvelles Galeries), de l'alimentation, la coiffure, la bijouterie, les postes et télégraphes... s'associent à Versailles, Rouen, Le Havre, Amiens, Montauban, Toulouse, Montpellier, Angers, Tours... Par exemple, dans cette ville, sont fondés l'*Union sportive du Paris-Orléans*, l'*Union vélocipédique du Grand bazar*, les *Associations sportives du Comptoir d'Escompte et du Crédit Lyonnais* et une section du *Club athlétique de la Société Générale (C.A.S.G.)* qui a une extension nationale. Officialisée par une déclaration en date du 4 novembre 1903, cette structure déjà ancienne^{fn1274} compte en 1914 quarante groupes répartis sur l'ensemble du territoire et environ huit mille membres. À cette date le congrès du groupe du sud-est réunit à Lyon mille deux-cents participants^{fn1275}. Un tel succès provient de la forte incitation donnée par le directeur national, Louis Dorizon, qui, épaulé par le sous-directeur M. Minvielle, " *a pour ainsi dire, parmi son personnel, élevé le sport à la hauteur d'un principe* " ^{fn1276}. Chaque groupe fédère plusieurs agences - le 21^{ème} associe ainsi celle de Saumur, Angers, Loches, Tours, Chinon et Thouars, celui du sud-ouest celles de Pau, Tarbes, St-Gaudens, Dax, Mont-de-Marsan... - et est placé sous la responsabilité des directeurs régionaux ou locaux. Il s'agit de

“ fournir aux employés les moyens de se mieux connaître, de resserrer les liens de bonne camaraderie qui doivent les unir ”

^{fn1277} et ainsi d'insuffler une dynamique à ce corps fortement éclaté. Ce souci d'union est couronné par la fête qui réunit traditionnellement dans le parc du château de Marly plusieurs milliers de sociétaires. La course cycliste organisée à cette occasion constitue le clou de la manifestation.

Il est bien sûr inapproprié de parler d' " esprit d'entreprise " à propos des associations régimentaires, pourtant l' " esprit de corps " qu'elles cherchent à valoriser relève du même registre.

Le véritable démarrage du sport associatif militaire coïncide avec le début du siècle, quand l'armée privilégie l'amélioration de son rôle social. Assez lent à se mettre en place, il est fort de 153 sociétés en 1913^{fn1278}. Le modèle multisports semble partout retenu. La *Société athlétique du 87^{ème} régiment de ligne de St-Quentin* s'adonne au football, à la course à pied et à la vélocipédie^{fn1279}. L'*Union sportive du 134^{ème} régiment d'infanterie* basé à Mâcon compte sept sections, chacune dirigée par un officier, en l'occurrence un lieutenant pour celle de cyclisme. Un comité de direction chapeaute l'ensemble mais bien que les statuts lui confèrent " *les pouvoirs les plus étendus* ", ses décisions ne sont applicables qu'après approbation du colonel. Contre une cotisation variant en fonction des grades, les sociétaires participent aux séances d'entraînement, aux championnats et à des rencontres avec des sociétés militaires ou civiles^{fn1280}. C'est ainsi qu'à Toulon, en septembre 1911, les cyclistes des treize sociétés régimentaires de la ville - chacune est attachée à un bateau de l'escadre - se disputent les prix d'une course organisée à leur intention par *La Vie sportive* et la municipalité^{fn1281}. Au mois de mars suivant, ils représentent un cinquième du peloton de la coupe Cizeron ouverte à tous^{fn1282}.

La progression du sport cycliste militaire contraste avec la faiblesse de la vélocipédie scolaire. Les épreuves courues sous l'égide de l'*U.S.F.S.A.* poursuivent leur déclin. En 1900, le championnat interscolaire n'attire que onze participants, le challenge, cinq sociétés et deux régions seulement - le Centre-ouest et les Alpes - organisent des compétitions. Après le retrait de la fédération amateur en 1901 (cf. infra), l'*U.V.F.* prend difficilement le relais. Son annuaire de 1903 ne fait état que de cinq adhésions d'associations lycéennes. En fait la plupart n'avaient déjà plus véritablement de sections^{fn1283}. Le calendrier national *uvéfiste* comporte cinq épreuves réparties entre avril et juin^{fn1284} mais leur déroulement laisse peu de traces dans la presse.

Faute de participants, le challenge du kilomètre sur piste est annulé en 1912 et 1913^{fn1285}. Quelques clubs universitaires tels que le *Paris Université club* se montrent assez actifs, mais le bilan global, comme celui de l'ensemble du sport étudiant^{fn1286}, est peu convaincant.

Faute de le considérer comme un enjeu potentiel, les patronages catholiques et les amicales laïques développent peu le cyclisme. Ici, l'*Association Bourbaki de Pau* l'ajoute à ses activités en 1912^{fn1287}, là l'*Association des instituteurs pour l'éducation et le patronage de la jeunesse* organise une course annuelle à partir de 1900 entre les associations d'anciens élèves des écoles communales^{fn1288}. La création à St-Amand-de-Boixe (Charente) du groupement cycliste *Le Muguet* pour " contrebalancer l'effet néfaste d'une société de jeunesse catholique " revêt un caractère exceptionnel^{fn1289}.

La situation du cyclisme féminin est encore moins florissante. Aucune autre trace de société autonome que celle du *Femina club cycliste de Bordeaux* affilié à la *Fédération cycliste du sud-ouest*^{fn1290}. Une telle adhésion serait inenvisageable à l'*U.V.F.* où la commission sportive rappelle aux vélodromes qu'elle ne saurait accepter les courses de dames^{fn1291} et où le modèle de statuts qu'elle inclut dans son annuaire de 1914 n'admet les féminines qu'à titre de membres honoraires. Les vélo-clubs leur font cependant une plus large place qu'auparavant. D'après leurs textes fondateurs, 19% les accueillent au lieu de 10%. Les restrictions d'admission - présence ou accord du mari - se raréfient, mais les assemblées leur sont souvent interdites, les postes de dirigeants toujours. Elles demeurent, avec les mineurs, des sociétaires de second rang et leur effectif compte peu^{fn1292}. Les 87 femmes, un quart du *Véloce-club béarnais* en 1914^{fn1293}, ne sont pas le signe d'un afflux de cyclistes mais d'adeptes du tennis. La croissance de l'usage utilitaire du cycle se répercute encore moins dans les rangs des sociétaires féminines.

À l'heure du bilan, le constat apparaît en demi-teinte. L'affaiblissement du caractère de modernité que subit la bicyclette influe plus fortement que l'accroissement du parc vélocipédique sur le devenir de l'associationnisme cycliste. Sa progression déjà ralentie après l'euphorie de la période 1890-1895 s'essouffle au début du siècle et un bouleversement structurel le frappe. Les sociétés exclusivement cyclistes ne sont plus la règle, certaines s'ouvrant à diverses disciplines, d'autres étant supplantées par de simples sections de clubs multisports. Au temps du cyclisme triomphant succède l'ère d'un univers sportif partagé entre les sports athlétiques et les pratiques conscriptives.

En l'absence d'un nouvel élan, la répartition géographique d'ensemble est peu transformée : le déséquilibre au profit des villes et de la région parisienne perdure, des vides subsistent. Les quelques avancées - ponctuelles - concernent les plus petites localités des régions industrielles et des banlieues.

Elles reflètent un glissement social vers les couches modestes où l'usage sportif de la bicyclette conserve plus de prestige. L'arrivée en rangs plus serrés des ouvriers compense le désengagement d'une partie des classes moyennes et induit un double phénomène : d'une part, le centre de gravité social du cyclisme associatif se déplace d'un point situé entre les deux bourgeoisies moyenne et populaire à un autre localisé entre cette dernière et le prolétariat ; d'autre part, le cloisonnement socioprofessionnel entre sociétés se renforce, ce qui ne peut que compliquer la tâche des instances fédérales.

Lorsque le 14 avril 1900, au soir de l'échec du congrès de l'*I.C.A.* tenu à Paris, l'*Union cycliste internationale* est constituée, sous l'impulsion des Français soutenus par les représentants de la Belgique, des États Unis, de la Suisse et de l'Italie^{fn1294}, le destin du paysage fédéral compétitif français est scellé. L'*U.V.F.*, débarrassée de l'amateurisme à l'anglaise prôné par la moribonde *I.C.A.* et l'*U.S.F.S.A.*, y visera le monopole. Ce qu'elle s'attache à réaliser au cours des années 1900 et 1901, promues époque-charnière de l'histoire du cyclisme fédéral français. Sans négliger la narration de cette prise en main *uvéfiste*, il conviendra surtout d'en fixer les incidences. Toute lutte d'influence fédérale disparaît-elle ? Quelle utilisation fait l'*U.V.F.* de sa suprématie, que ce soit en termes de relations avec les sociétés et les autres organisateurs de courses, de rapports avec les

autorités à une époque où, les périls extérieurs se précisant, le cyclisme militaire peut être relancé, ou encore en matière d'éthique compétitive ?

L'*U.V.F.*, désireuse que les épreuves cyclistes qu'elle a en charge lors de l'Exposition universelle se déroulent dans un climat serein, patiente avant de reprendre son offensive pour le contrôle de l'amateurisme. La commission instituée à la suite du traité de décembre 1899, bien que dite de l'*U.V.F.*, regroupe quinze membres des trois fédérations, *U.V.F.*, *U.S.F.S.A.* et *F.C.A.F.* sous la présidence de l'unioniste Pierre Roy. Les épreuves propres à chacune des trois structures conservent les dénominations sous lesquelles elles étaient courues antérieurement, mais sont maintenant ouvertes à tous les amateurs. De ce fait, au challenge des équipes premières de l'*U.S.F.S.A.* s'affrontent, en 1900, cinq sociétés *unionistes*, sept *uvéfistes* et cinq de la *F.C.A.F.*.

L'*U.V.F.* rompt la trêve à la fin de 1900. En effet après avoir dénoncé le traité de 1899 à son assemblée générale du 16 octobre, elle constitue au mois de décembre sa propre commission d'amateurisme. Le docteur Paulin-Méry, transfuge de la *F.C.A.F.* et proche de Paul Rousseau, la préside et y impose une définition assez souple de l'amateur, habilité à s'engager dans des épreuves où concourent des professionnels^{fn1295}. Face à ce coup de force, la *F.C.A.F.* est déstabilisée. Décapitée par le passage de son président à l'adversaire, accompagné d'un certain nombre de sociétés, elle ne réunit que dix délégués à son assemblée générale de janvier et décide en mai de modifier ses statuts et de restreindre son aire géographique " *aux départements de la Seine, la Seine-et-Marne, la Seine-et-Oise et l'Oise* " ^{fn1296}. L'*U.S.F.S.A.* est également assez démunie car en dépit de la trêve observée par l'*U.V.F.* en 1900, elle a continué sa désagrégation. Un calendrier plus clairsemé - seulement quatre grandes courses sur route en 1900 - des organisations moins suivies trahissent un effritement de l'effectif *unioniste*.

Dans l'adversité, le " bataillon sacré " ne fait pas bloc pour défendre le patrimoine commun. La foi de la période pionnière est bien révolue. Beaucoup de sociétés, tel *Amiens-cycle*^{fn1297} désertent et marquent leur désaffection envers l'idéal *unioniste*. Le groupe des dirigeants fédéraux n'est pas plus uni. La crise y creuse des dissensions internes.

Un premier courant que l'on peut qualifier de réformiste, préconise un assouplissement des règlements. Il se manifeste surtout en 1900, au sein de la commission d'amateurisme dite de l'*U.V.F.*, en permettant aux amateurs des trois fédérations d'entraîner, gratuitement, des professionnels à Bordeaux-Paris " *dans l'intérêt supérieur du sport* " (séance du 17 mai) et de recevoir " *des cycles ou objets pouvant servir au sport* " comme prix lors des compétitions (séance du 20 juin)^{fn1298}. Frantz Reichel soutient ce mouvement. Dans *le Vélo*, il approuve " *l'excellente décision* " prise à l'occasion des concours vélocipédiques de l'Exposition universelle de convertir les six mille francs réservés aux amateurs en bons d'achat qu'ils pourront utiliser pour acquérir soit des objets d'art, soit des objets " *d'utilité courante* " ^{fn1299}. Le professionnalisme n'est pas loin.

Face aux réformistes, les " purs " focalisent leurs efforts sur le maintien de l'éthique. Ils noyautent la commission de vélocipédie reconstituée au début de 1901, en partenariat avec la *F.C.A.F.*^{fn1300} et y imposent des mesures plus fermes. La possibilité d'entraîner à Paris-Brest est refusée. De même elle interdit les courses ouvertes aux amateurs des trois fédérations. Émile Carlier, président de la commission, en désaccord avec cette décision, démissionne. L'*A.V.A.*, club qu'il dirige, envisageait ce type de participation pour sa course Paris-Dieppe. De plus la commission sanctionne lourdement les manquements à la règle. Elle suspend pour trois mois l'*A.V.A.* et inflige six mois de suspension à Frantz Reichel pour publicité sur son nom.

Entre les deux options - l'une attachée au quantitatif, l'autre au qualitatif - l'instance suprême, le conseil de l'*Union*, ne tranche pas tout de suite. Il adopte une attitude offensive et, au printemps de 1901, revendique auprès du conseil municipal de Paris l'organisation du Grand Prix de Paris, jusque là du ressort de l'*U.V.F.*. Les arguments avancés débordent du cadre sportif et s'orientent vers le plan politique. Profitant des sympathies

nationalistes du nouveau conseil de la capitale, ils accusent l'*U.V.F.* de “ *dreyfusisme et d’anti-nationalisme* ”^{fn1301}. Les édiles parisiens hésitent. De son côté l'*U.V.F.* s’active et obtient du congrès de l'*U.C.I.* qu’elle contrôle la reconnaissance de ses seuls amateurs au plan international. L'*U.S.F.S.A.* perd toute influence. Elle ne peut que retirer sa demande et s’interroger sur l’avenir. Faut-il persévérer ou renoncer ? La décision appartient au conseil, dominé par les délégués des clubs multisports plutôt favorables aux sports athlétiques^{fn1302}. Ils rejettent à la fois les thèses des réformistes et celles des jusqu’au boutistes. Du renforcement des premiers, ils craignent un glissement vers le professionnalisme qui, par ricochet, pourrait toucher les autres activités *unionistes*. L’action des seconds leur fait redouter le prolongement de l’épreuve de force avec l'*U.V.F.* alors que celle-ci vient de créer une licence d’athlétisme^{fn1303} et que la presse se déchaîne à nouveau contre l’*Union*. “ *Il faut que l’U.S.F.S.A. cède* ” lance G. Lefèvre dans *l’Auto-Vélo*^{fn1304}. Elle va céder. Le conseil se désolidarise d’abord de la commission en cassant plusieurs de ses jugements dont, symbole important, la suspension infligée à F. Reichel. Pour autant elle ne s’engage pas dans la voie du laxisme. Elle utilise les réformistes, É. Carlier et F. Reichel, comme émissaires auprès de l'*U.V.F.*. La commission, non informée de ces contacts, démissionne^{fn1305}. Les tractations vont bon train et un accord est signé le 25 novembre. Le champ de chacune des deux fédérations est clairement délimité. L'*U.V.F.* régit le cyclisme, l'*U.S.F.S.A.* les sports athlétiques. Mais l’accord ne s’arrête pas là. Il marque une volonté de diriger le mouvement sportif français avec la nomination pour chacune des deux

parties “ avant le 1er janvier 1902 de trois délégués pour former le noyau d’un comité central des fédérations sportives françaises dont le fonctionnement sera ultérieurement établi par les deux fédérations fondatrices ”.

L’honneur de l'*U.S.F.S.A.* est sauf, même si le comité prévu ne voit pas le jour.

À ce tournant fondamental puisqu’il laisse l'*U.V.F.* maîtresse du secteur compétitif, s’en superpose un second - celui-là interne à la fédération - qui accentue le premier. Le clan sportif, pour la plupart anciens dissidents et fondateurs de l'*U.C.F.*, prend en mains les principaux leviers de commande. Ses libéralités pour l’encouragement du sport, l’éclat de ses grandes organisations, les importants bénéfices dégagés par les courses de l’Exposition universelle^{fn1306} influent favorablement sur les délégués du congrès de 1900. Alors qu’Henri Desgrange est évincé, les président, secrétaire et trésorier de la commission sportive occupent les deux places de vice-président et celle de trésorier du comité directeur. Après le retrait d’Henri Pagis, au début de 1901, A. Riguelle lui succède. Le “ *ramassis de jeunes audacieux* ”^{fn1307} se hisse au pouvoir et pour longtemps. Ils accentuent encore les tendances centralisatrices de l’*Union* et adoptent une structure de direction de plus en plus ramassée autour du bloc comité directeur-commission sportive dont les deux composantes sont peuplées des mêmes hommes. Ainsi, en 1900, malgré un bilan satisfaisant, la commission médicale, plutôt hostile aux “ sportifs ” est supprimée^{fn1308}. En 1901, la commission des sociétés et son homologue militaire, constituées depuis 1898, sont absorbées respectivement par la “ sportive ” et le comité directeur. En toile de fond de ces remaniements se profile l’essentiel, à savoir la lutte sans merci engagée contre les partisans d’un tourisme vivace au sein de l’*Union*. Divers éléments ont miné la position de ces derniers : l’hégémonie croissante du *T.C.F.*, le lourd déficit généré par l’insuccès des guides Larousse^{fn1309} et la forte baisse du nombre des membres individuels. Aussi alors qu’Henri Pagis, avant sa démission, avait émis le vœu :

“ À côté du sport... il y a une branche où l’*Union* doit maintenant porter tous ses efforts : je veux parler du tourisme ”

^{fn1310}le conflit se résout-il peu de temps après avec l’exclusion du comité directeur des principaux tenants de cette ligne, comme le docteur O’Followell. Au congrès de 1901, le docteur Paulin-Méry, rapporteur, va encore plus loin en proposant l’arrêt de toute action liée au tourisme et en concluant

: “ Ne croyez-vous pas, Messieurs, que l’argent que nous jetons en poteaux ou en indications quelconques sur les routes serait plus utilement employé à encourager les sociétés de province et à nous amener des individuels. Soyez bien certains que la moindre médaille d’or nous

vaudra plus que cent poteaux ”

fn1311

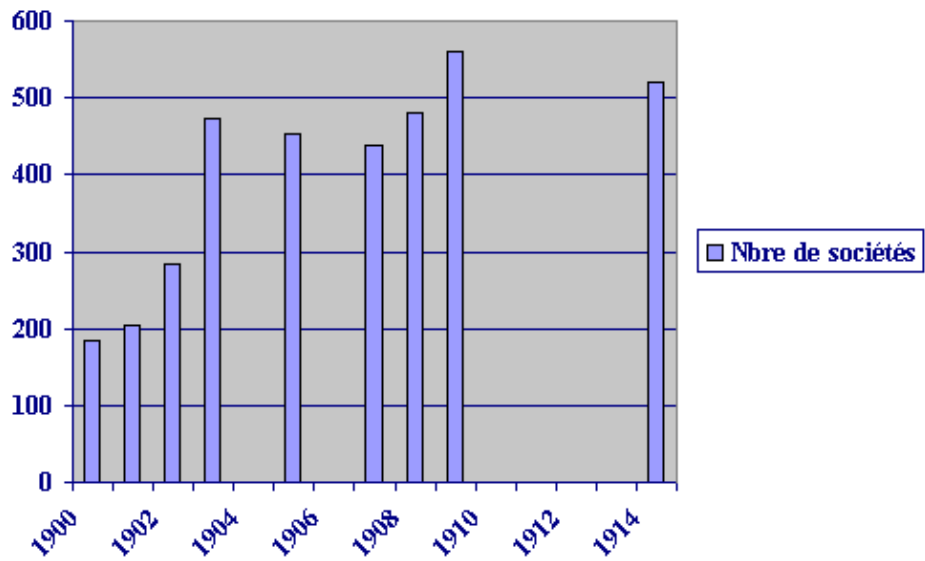
Même si, finalement, le tourisme n'est pas totalement abandonné, il est très fortement marginalisé. Au congrès suivant le comité directeur se félicite que l'*U.V.F.* soit débarrassée de “ *ceux qui ont tenté de nuire* ” et qui reçoivent pour toute épitaphe : “ *Paix à leurs cendres* ”fn1312. L'*U.V.F.* a trouvé ses maîtres et s'est résolument engagée dans la voie compétitive qu'elle entend marquer de son hégémonie.

Des deux socles sur lesquels repose le recrutement de l'*U.V.F.*, les membres individuels et les sociétés, la fédération ne parvient pas à accroître le premier. L'effondrement consécutif à la crise de 1895-1896 n'a jamais pu être surmonté. L'effectif oscille entre 3800 et 4700fn1313. L'*U.V.F.* est victime tout à la fois de son retrait du tourisme et de l'éloignement d'une partie de la moyenne bourgeoisie. Les dirigeants ont beau stimuler le zèle des personnels consulaires et sportifs - à partir de 1906 des médailles récompensent les plus actifs à obtenir des adhésionsfn1314 -, rien n'y fait. Piètre résultat également d'une tentative faite en 1903 auprès des membres individuels eux-mêmes : la fédération ne reçoit que cinq réponses à un courrier envoyé à cinq cents d'entre eux leur demandant de trouver chacun au moins une nouvelle adhésion. L'*U.V.F.*, afin d'attirer les compétiteurs, ajoute aux avantages traditionnels correspondant aux six francs d'adhésion (porte-carte, insigne, revue et annuaire), des courses voire des championnats départementaux (1908) réservés aux individuels. Le meilleur propagandiste est finalement Henri Desgrange qui, grâce à une action promotionnelle menée dans l'Auto, attire six cents nouveaux membres en 1908fn1315. Enfin, décision pour le moins paradoxale, au début de 1912 des structures regroupent dans certains départements les indépendants qui le désirent. Ces sociétés prennent le titre de “ Les Uvéfistes de (nom du département) ” et sont au nombre de 36 en 1914, soit 7 % des 521 associations uvéfistes. En effet quand l'effectif des individuels a stagné, celui des sociétés a progressé.

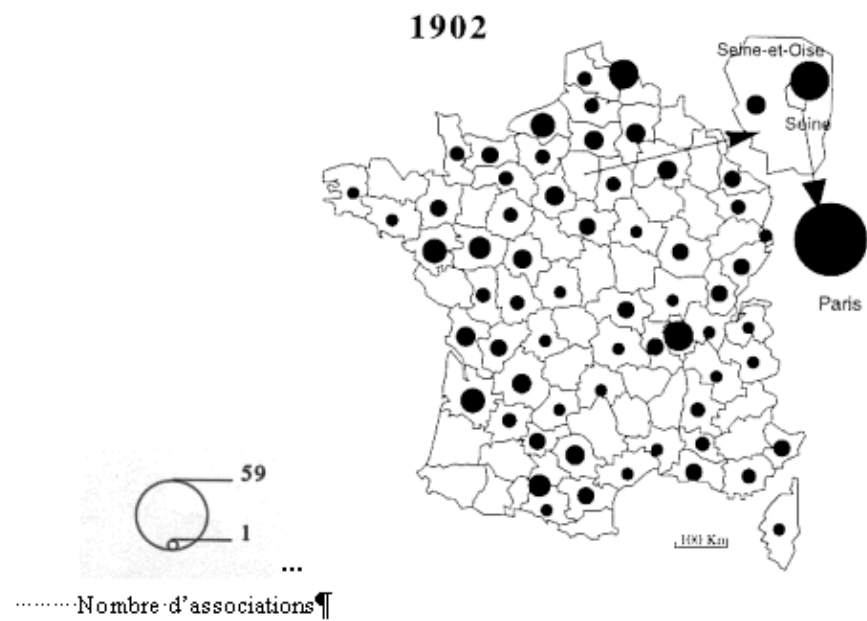
Après un temps de reprise progressive, l'année 1903 présente un sursaut important. L'effectif s'élève de presque 70% (283 à 474) par rapport à 1902 et à partir de cette date se maintient autour de 500. Les groupements cyclistes auraient-ils été touchés par la grâce uvéfiste ? Non point, l'essor de 1903 fait suite à une décision prise par le comité directeur à la fin de 1901 de rendre obligatoire l'affiliation des sociétés organisatrices des courses autres que locales et départementales alors que jusque là (depuis 1898) elles pouvaient se contenter de contracter une licence d'organisateur. Cependant, en dépit de ce demi-millier d'affiliations, l'*U.V.F.* ne fédère que 30% des véloce-clubs français. Encore absente de vingt-quatre départements en 1902, l'Union ne l'est plus que de dix en 1914 (cf. cartes 27 et 28).

Cette meilleure distribution ne remet pas en cause, même si elle l'atténue, la suprématie de la Seine et de la Seine-et-Oise qui s'octroient un tiers de l'effectif en 1902 et un quart en 1914.

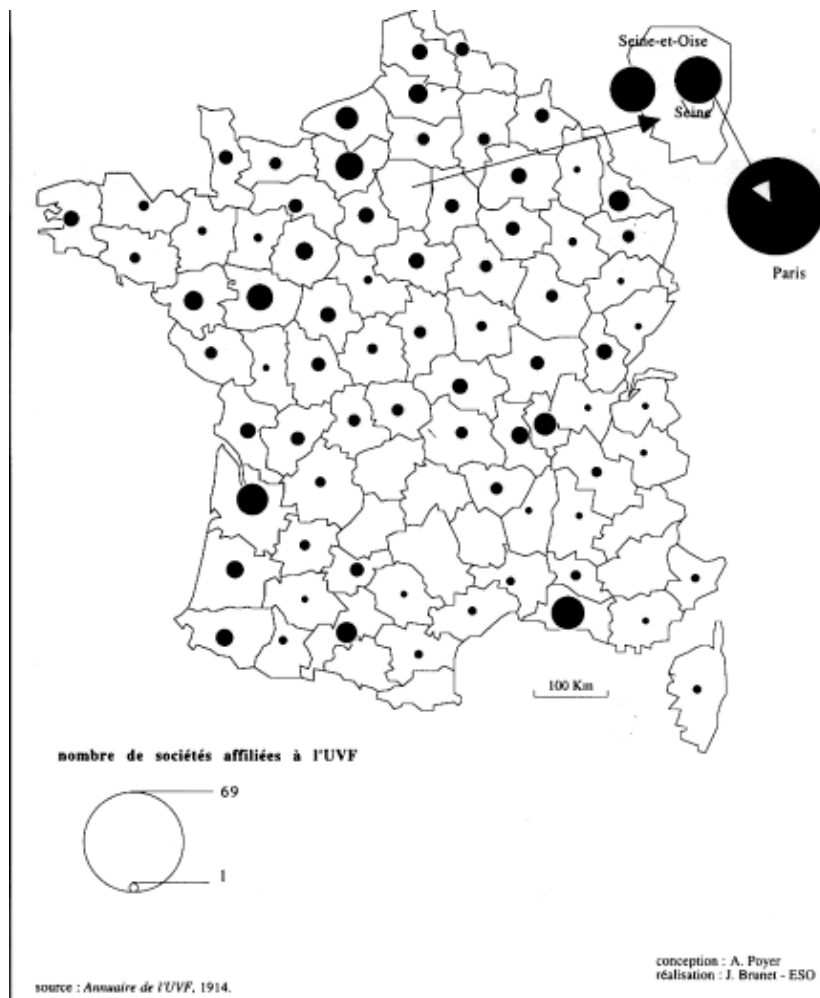
Graphique 38. : Les sociétés affiliées à l'*U.V.F.* (1900-1914).



Carte 27. : L'implantation de l'U.V.F. en 1902.



Carte 28. : L'implantation de l'U.V.F en 1902



À cette date, les trois ensembles dominants du cyclisme associatif (nord, sud-ouest, littoral méditerranéen associé au sillon rhodanien) sont nettement moins présents dans le total *uvéfiste* qu'ils ne l'étaient en 1902 (64,1 % contre 74,9 %) ou en 1895 (77,1 %) [fn1316](#). Leur part est également inférieure à celle qu'ils se taillent toutes sociétés confondues (70,2 % en 1909). Cet écart provient surtout d'une faible implantation dans le département du Nord et d'un impact concentré dans les Bouches-du-Rhône, le Rhône et la Loire au sud-est. Dans le sud-ouest, un rééquilibrage s'est effectué au détriment des deux Charente et au profit de la Haute-Garonne d'abord, puis des Landes et des Basses-Pyrénées en 1914. Par contre, en comparaison de 1895 (2,1 %), l'*U.V.F.* a réussi à s'introduire en Bretagne et ses marges dès 1902 (8,8 %, puis 11,3 % en 1914) [fn1317](#). Finalement, il est frappant de constater qu'en dehors de quelques invariants, les effectifs départementaux fluctuent beaucoup de 1903 à 1914 : ceux du Nord passent de 18 à 5, ceux de Paris de 94 à 69, ceux des Bouches-du-Rhône de 7 à 21, ceux des Landes de 2 à 8...

L'analyse société par société conforte cette idée : 30 % des sociétés de 1901 ont quitté la fédération en 1903, les trois quarts en 1914. La brièveté d'existence des associations n'explique pas tout, la teneur des rapports établis entre le niveau national et la base intervient également.

Lorsque l'*Union auto-cycliste de la Sarthe* propose à ses sociétaires en 1904 d'intégrer l'*U.V.F.*, le texte qui présente le projet insiste seulement sur les avantages que la société et ses membres pourront en retirer. L'argumentaire retient la réception de la revue, de l'annuaire, l'octroi d'un diplôme à chacun des championnats annuels de l'association, les réductions accordées lors des inscriptions aux brevets, des achats de licences ou d'insignes... mais n'évoque pas d'aspirations, de raisons d'intérêt général telles que la défense ou l'extension du cyclisme. Le donnant-donnant l'emporte sur le désintéressement et l'idéal, pour faire accepter aux associations - le sacrifice est encore plus lourd quand leur création est ancienne - la perte d'une

part d'autonomie. En effet, la direction de l'*U.V.F.* est de moins en moins ouverte aux propositions de ses sociétés.

Figure 19. : Les congressistes *uvéfistes* de 1908.

¶



In *Union vélocipédique de France, revue mensuelle*, novembre 1909.¶

Figure 20. : Membres du comité directeur de l'*U.V.F.* en 1909.

¶

Le Congrès de l'Union Vélocipédique de France

Composé par H. S. R.



M. Charles HUBERT, Président de l'U.V.F.
M. Paul ROUSSEAU, Vice-président
M. Alfred RHOUELLE, Commissaire général du Grand Prix
M. Léon BREDON, Vice-président
M. Louis JOSSET, Secrétaire général du Grand Prix

Les congrès aux débats passionnés des années 1880 sont devenus de véritables chambres d'enregistrement et d'approbation des divers rapports. En 1906, Paul Rousseau, triomphant, débute son exposé en remarquant que “ *pour la première fois, aucune proposition n'est à l'ordre du jour* ” et y voit “ *une preuve de vitalité et*

de bonne harmonie ”[fn1318](#). L’absence de discussions conduit au raccourcissement de la réunion. Sa durée, le plus souvent de deux jours jusqu’en 1898, se limite ensuite à une journée voire une demi-journée. Est-ce pour masquer cet état de fait qu’est proposé, à la suite du congrès de 1912, un voyage de cinq jours à Londres ou qu’en 1913 la matinée de débats se prolonge non seulement par un banquet mais aussi par une soirée au Moulin Rouge et au bal Tabarin, avant que le lendemain les congressistes visitent la Tour Eiffel et les catacombes ? L’objectif est aussi peut-être de juguler l’absentéisme croissant des sociétés qui, de 75% dans les années 1890, culmine à 90% en fin de période. Les assemblées n’atteignent pas les cent membres (cf. Figure 19). Par le biais de la représentation des membres individuels, les Parisiens y assurent leur mainmise et celle du comité directeur et de la “ sportive ” qui fonctionnent en véritable osmose. En 1913, neuf des quinze membres du comité directeur, dont le président, les deux vice-présidents et le secrétaire, siègent également dans l’autre organisme. Léon Breton cumule les deux présidences, Paul Rousseau, l’éminence grise, se réservant la vice-présidence dans chacune des assemblées. L’hégémonie du clan sportif née à la fin des années 1890 s’est ainsi pétrifiée. Les mêmes hommes sont reconduits d’année en année[fn1319](#). En outre, de 1905 à 1914, la commission judiciaire est la seule instance à siéger en dehors du couple comité directeur-commission sportive[fn1320](#).

Une telle concentration de l’autorité s’accommode difficilement de structures provinciales de décision. Quand elle en met en place, l’*U.V.F.* choisit des organismes départementaux plus proches des sociétés mais aussi moins à même de s’ériger en contre-pouvoirs que des instances régionales[fn1321](#). Les essais de décentralisation menés à partir de 1898 dans le Rhône, la Gironde ou la Loire-Inférieure, et fermement encadrés, sont définitivement abandonnés en 1907[fn1322](#).

Les comités départementaux sportifs nés au début de 1906 vont en revanche se perpétuer. Mis en place dans le but de gérer le sport amateur et professionnel, ils sont l’émanation de la commission sportive et dépendent d’elle. Ainsi, celui de la Gironde est contraint de démissionner après avoir décidé d’une utilisation de ses fonds non approuvée par le comité directeur[fn1323](#). Les premiers pas de ces nouveaux organismes sont prometteurs. Au nombre de vingt à la fin de 1906, ils sont quarante-quatre en 1908, mais au-delà la progression s’arrête faute d’un vivier suffisant de sociétés *uvéfistes* dans les autres départements. De plus les luttes d’intérêt qui s’y livrent, le manque d’impartialité qui les caractérise sapent leur efficacité et leur crédibilité. Trop de chefs-délégués sportifs - chaque comité comprend un chef-délégué, des délégués et sous-délégués - préfèrent les décisions autoritaires à la concertation.

Les sociétés ont donc peu l’occasion de faire entendre leur voix et le règlement de courses durcit encore leur sujétion.

Ce texte, que se doit d’appliquer tout organisateur - l’*U.V.F.* reconnaît cette prérogative non seulement aux sociétés, mais aussi aux directeurs de vélodromes, municipalités, maisons de cycles, de pneumatiques, journaux... - ne compte pas moins de 156 articles en 1913. Pour son respect le personnel sportif est mobilisé sur le terrain[fn1324](#) tandis qu’à Paris, une bureaucratie tatillonne[fn1325](#) s’active au siège social[fn1326](#) sous la houlette de Daniel Gousseau, chef du secrétariat[fn1327](#). Les contrôles s’exercent aussi bien avant qu’après la manifestation, aussi bien vis à vis des sociétés que des promoteurs particuliers. Deux exemples : en 1912, la fédération menace le *Véloce-club béarnais* de suspendre son vélodrome s’il ne fait pas

“ connaître par retour du courrier les noms des juges à l’arrivée, du starter et des trois commissaires de courses de toutes les réunions ”

organisées au cours de la saison à venir[fn1328](#). Décision beaucoup plus retentissante : la commission sportive avertie que des irrégularités ont entaché le déroulement de l’épreuve, n’hésite pas, en 1904, à refuser l’homologation des résultats du second Tour de France organisé par l’*Auto* et à déclasser les quatre premiers du classement général final[fn1329](#). Par sa codification très poussée, par ses sanctions même en cas d’infraction minime, l’*U.V.F.* dirige le sport d’une “ façon sérieuse et énergique ”[fn1330](#). La régularité, la crédibilité et donc le succès des courses en dépendent. Mais le dirigisme et le centralisme *uvéfistes*, en étouffant les

sociétés, en restreignant leurs espaces de liberté, poussent certaines d'entre elles à résister et à s'organiser au sein de fédérations départementales ou régionales.

En 1902, après le retrait de l'U.S.F.S.A., l'U.V.F. a presque le champ libre. Ne subsistent en effet comme structures concurrentes que la F.C.A.F., exsangue et limitée à la région parisienne à la suite du départ de son président-fondateur, le docteur Paulin-Méry, et la Fédération cycliste lyonnaise, elle aussi en perte de vitesse.

Un premier temps de rivalités plus menaçantes débute en 1903 lorsqu'à Lyon, la F.C.L. - de nouvelles tensions ont eu lieu avec le personnel consulaire - devient la Fédération cycliste lyonnaise et du sud-est (F.C.L.S.E.) en étendant son territoire à onze départements^{fn1331} et se rapproche de la F.C.A.F. maintenant ouverte aux sports athlétiques. L'organisme de coordination mis en place, la Fédération cycliste de France (F.C.F.), reprend la devise de la fédération amateur

: “ Le sport libre ! Tout pour les clubs et par les clubs ! ”

, se fixant ainsi un but clairement décentralisateur aux antipodes des préceptes uvéfistes^{fn1332}. Le président du Cyclophile lyonnais est d'ailleurs porté à la tête de la fédération et si le championnat de France des 100 km. se déroule à Paris, celui de vitesse a pour cadre le vélodrome de la Tête d'Or. Par ailleurs, le congrès s'accorde sur une définition très libérale de l'amateurisme

- “ Est amateur toute personne pratiquant les sports sans en faire profession ”

^{fn1333} - qui permet l'octroi de prix en espèces. Ainsi, bien positionnée en tant qu'alternative à l'U.V.F., la F.C.F. reçoit en 1906 le renfort d'une vingtaine de sociétés uvéfistes parisiennes lassées de dépendre directement de la fédération, puisque la capitale et ses alentours ne disposent pas d'un comité départemental^{fn1334}. Au total la fédération regrouperait alors près de 150 sociétés^{fn1335}, effectif non négligeable mais trompeur. En effet, les affirmations unitaires des uns et des autres masquent difficilement que la F.C.F. est d'abord un regroupement de mécontents éclatés entre Paris et Lyon - la F.C.L.S.E. ne réussit pas son extension territoriale^{fn1336} - et qui peinent à se fixer un destin commun. L'étiollement est rapide. Dès 1907, la F.C.A.F. retrouve son isolement qui la conduit à emprunter une politique spécifique associant intimement sports athlétiques et cyclisme. Fidèle au même sigle, elle devient en 1911 la Fédération cycliste et athlétique française^{fn1337} dotée de comités dans diverses régions françaises^{fn1338}.

La lutte

“ contre les exigences draconiennes [...] la tyrannie de l'U.V.F. ”

^{fn1339}

reprend en 1909 et gagne en vigueur, en étendue et en durée. Les conflits pour contrôler le champ sportif s'exacerbent. Des foyers de mécontentement éclatent successivement dans les plus grandes villes de France, à Lyon, Bordeaux, Paris, Marseille, Nancy, à chaque fois en réaction à des décisions prises par l'U.V.F. au plan national ou local. Les Lyonnais reprochent la sous-représentation des membres des sociétés par rapport aux individuels lors des congrès ; les Bordelais s'insurgent contre la dissolution du comité départemental décidée par le pouvoir central ; à Paris, la disqualification d'une société en fait un foyer de contestation ; le sud-est s'émeut de l'institution d'une nouvelle catégorie de coureurs, les indépendants - ils peuvent s'affilier directement sans être membres d'une société -, qui fait craindre une baisse des effectifs des associations ; des querelles de personnes enveniment le climat de la capitale lorraine.

Des structures régionales de coordination, souvent résurgences de mouvements assoupis, se mettent alors en place. L'Union des sociétés cyclistes lyonnaises et régionales (U.S.C.L.R.) est fondée en 1909, la Fédération cycliste du sud-ouest (F.C.S.O.) à la fin de la même année. Le début de 1910 voit se constituer la Fédération cycliste indépendante du Midi (F.C.I.M.) et l'Union des sociétés cyclistes du nord-est (U.S.C.N.E.). Leurs effectifs cumulés atteignent en 1913 un peu plus de cent sociétés dont près de la moitié pour la seule F.C.I.M. qui connaît une croissance continue de 6 clubs à la fondation à 13 au premier congrès en 1911, 24 au second, 38 au troisième et 46 en mai 1913, époque à laquelle

“ des Alpes-Maritimes à Montpellier, elle attire les neuf dixièmes de l'élément cycliste ”

[ftn1340](#)

Les trois autres groupements fédèrent chacun une vingtaine de véloclubs[ftn1341](#) qui s'ingénient à offrir un calendrier étoffé de manifestations. Pour ce faire, la F.C.S.O. - elle comprend la puissante Union cycliste bordelaise, la plus active association de la cité girondine[ftn1342](#) - se dote du vélodrome de la Côte d'Argent ouvert à Talence au printemps 1912. L'U.S.C.N.E., présidée par l'avocat L. Larcher, farouche rival du délégué sportif de l'U.V.F. Braunshausen[ftn1343](#), organise de grandes épreuves routières dont Nancy-les Vosges. L'émulation joue dans les deux camps au niveau local. Elle devient nationale dès 1910, à la suite de l'intégration des fédérations “ indépendantes ” au sein d'une Confédération française des sociétés cyclistes (C.F.S.C.) qui

“ adapte les statuts et règlements de l'U.S.F.S.A. [...] au sport cycliste amateur

” et organise des championnats de France[ftn1344](#). Toutefois, afin d'éviter des dérives centralisatrices, “ la délégation n'émane pas du pouvoir central ”[ftn1345](#) - le conseil fédéral - mais des groupements régionaux.

L'U.V.F., peu réactive à l'accès d'émancipation des années 1903-1906, tente là de freiner le mouvement. Des déclarations d'intimidation - les dissidents ne pourront plus être réintégrés ultérieurement[ftn1346](#) - sont relayées par une politique d'abaissement des tarifs d'affiliation[ftn1347](#). Mais, plus que ces décisions, les insuffisances de la C.F.S.C. jouent en faveur de l'U.V.F.. En effet, le laxisme de la confédération ajouté à un éparpillement de ses pôles, à leurs faibles capacités financières[ftn1348](#) et à une entente dégradée - l'U.S.C.L.R. est démissionnaire à la fin de 1913 à la suite de l'accord conclu avec l'ambitieuse Sociétés des courses de Pierre Benoist[ftn1349](#) - font entrer la C.F.S.C. dans une période de stagnation. Ainsi, bien que la C.F.S.C. soit encore active en 1914, l'agglomération a posteriori de pouvoirs cyclistes régionaux jaloux de leur autonomie - l'échec de la F.C.F. l'avait déjà mis en lumière - n'amène pas à la constitution d'un bloc suffisamment uni et puissant pour contrer l'U.V.F.

D'autres ressorts que les aspirations décentralisatrices ou les chocs des ambitions expliquent l'apparition d'organismes rassembleurs en dehors des grands centres traditionnellement antiuvélistes. Répondant à des objectifs prosaïques, la Fédération cycliste de Saône-et-Loire et de l'est vise à

“ établir des liens d'amitié et de solidarité entre les sociétés cyclistes et athlétiques ”

[ftn1350](#), celle de l'Oise et de la Somme veut “ resserrer les liens d'amitié ” par l'édition d'une revue trimestrielle et la tenue d'un congrès annuel le jour de la fête de la fédération[ftn1351](#). Ces structures départementales, dont certaines durent peu comme dans l'Hérault[ftn1352](#), la Corrèze[ftn1353](#) ou la Seine-et-Oise[ftn1354](#), groupent au maximum une dizaine de sociétés. La Fédération des sociétés vélocipédiques de la vallée du Loir, fondée au sud de la Sarthe en 1906, nous en fournit un bon exemple[ftn1355](#). Ses dix associations, réparties sur trois cantons, organisent des petites courses et se disputent un challenge annuel. Ainsi rassemblées, elles vivent un cyclisme associatif en marge des querelles régionales ou nationales et associent étroitement convivialité et sport. Dans les Alpes, l'Union vélocipédique savoisienn

perpétue cette tradition alors que la Fédération du Haut-Rhône disparaît au début du siècle.

Il nous faut enfin faire une place particulière à la Fédération des sociétés cyclistes de St-Étienne autorisée en 1900 et devenue Fédération des sociétés sportives de St-Étienne en 1905, puis de la Loire et des départements limitrophes en 1907^{fn1356}. Dans ce Birmingham plutôt que Coventry français^{fn1357}, la fédération énonce sa volonté d'encouragement à l'industrie du cycle^{fn1358}. La F.S.C.E. apparaît ainsi comme le prolongement sportif de l'unité qui se réalise entre les entreprises stéphanoises du cycle lors de la création en 1897 d'une chambre syndicale. Au-delà, les tensions qui naissent entre la fédération de St-Étienne et l'U.V.F. résonnent en écho à

“ l'antagonisme opposant les chambres syndicales parisiennes [...] à la chambre syndicale stéphanoise ”

fn1359

Milieux associatif et professionnel suivent la même voie pour affirmer la spécificité de leur cité. La fédération stéphanoise ne s'intègre d'ailleurs pas à la C.F.S.C., ce qui ne l'empêche pas d'être la cible des représentants uvéfistes de la ville, qui, en termes à peine voilés, la taxent d'antipatriotisme^{fn1360}. À l'époque l'U.V.F. développe diverses actions en faveur de la vélocipédie militaire - nous y reviendrons - et son sous-titre Fédération mutuelle pour l'encouragement au sport et la préparation au cyclisme militaire ” révèle ce souci propre à conforter sa légitimité aux yeux des instances gouvernementales. L'U.V.F. cherche en effet, dans les premières années du siècle, à conquérir la reconnaissance officielle de son domat sur le cyclisme français.

Au cours de l'année 1900, l'U.V.F. franchit une étape importante dans sa recherche de crédit auprès des autorités. Elle se révèle capable d'organiser à quelques semaines d'intervalle trois grands “ events ” : la semaine de courses de l'Exposition, les championnats du monde et le grand prix de Paris. Le comité directeur ne s'y trompe pas : bien sûr satisfait des 15 000 F. de bénéfices qui “ assurent sur des bases nouvelles et encore plus stables ”^{fn1361} l'édifice uvéfiste, il se plaît surtout à souligner “ le prestige moral ”^{fn1362} qui rejaillit sur la fédération, “ prestige moral ” qu'elle s'attache ensuite à faire prospérer.

Tout d'abord, au plan organisationnel, elle conserve la maîtrise du grand prix de Paris, épreuve phare du cyclisme sur piste par la qualité de ses plateaux et son caractère philanthropique^{fn1363} et obtient en 1901 le soutien du gouvernement pour fonder le grand prix de la République qui, “ consécration officielle ”^{fn1364}, est présidé par A. Millerand, ministre du commerce, lors de sa première édition.

Ensuite, elle affirme de plus en plus son statut d'instance dominante de l'activité vélocipédique. Unique membre français de l'U.C.I., depuis l'effacement de l'U.S.F.S.A. du champ cycliste, elle représente seule les intérêts hexagonaux au niveau international et organise périodiquement les championnats du monde. D'autre part, elle fait partie des membres fondateurs du Comité national des sports avec l'U.S.F.S.A. et les fédérations d'aviron, de boxe et d'escrime.

Ce syndicat des fédérations sportives de France, structure lâche qui “ ne comporte pas de présidence, pas de comité ”^{fn1365}, est, dans la présentation qu'en fait P. Rousseau au congrès de l'U.V.F. de 1908

“ une force nouvelle auprès des Pouvoirs publics et des Administrations, afin d'obtenir pour nos membres des avantages que jusqu'ici des fédérations isolées étaient impuissantes à obtenir ”

[fn1366](#). L'idée, déjà consignée dans le traité passé entre l'U.V.F. et l'U.S.F.S.A. en 1901, se réalise en 1908 à la suite du conflit qui a opposé les fédérations au Comité olympique français, celles-ci demandant à être reconnues directement par la British Olympic association, organisatrice des jeux de Londres, et non par le biais du C.O.F.. L'accord trouvé donne satisfaction aux fédérations [fn1367](#) jusqu'à ce que surgissent de nouvelles difficultés avant les jeux de Stockholm de 1912 et qu'un modus vivendi durable soit trouvé en 1913 [fn1368](#).

Non contente de s'appuyer sur l'éclat de manifestations prestigieuses, sur son aura internationale et sa qualité de membre du Comité national des sports, l'U.V.F. s'engage résolument dans une politique de développement de la vélocipédie militaire. Elle met progressivement en place un imposant triptyque d'épreuves pour la préparation des jeunes gens au service national.

Les brevets routiers en occupent le premier volet. À celui de 100 km. institué, à d'autres fins, en 1889, s'ajoutent en 1900 ceux de 50 km. - le petit brevet - et de 150 km. - le brevet routier - avec des délais de respectivement 3 et 10 heures [fn1369](#). Rapidement la trilogie 50-100-150 constitue le fondement du calendrier uvéfiste. En 1908, grâce à l'investissement des personnels consulaire et sportif et des sociétés " plus de 1000 épreuves ont été contrôlées " [fn1370](#).

Défini comme " épreuve d'entraînement en terrains variés " [fn1371](#), le deuxième volet, le cross-country cyclo-pédestre, apparaît en 1902. En le créant, Daniel Gousseau s'inspire du rallye-paper auquel il retire l'aspect ludique des fausses pistes pour ne conserver que l'alternance entre les passages routiers et les secteurs à travers bois, prairies et labours, reproduction du service en campagne " tel que les cyclistes ont à le pratiquer au régiment " [fn1372](#).

Des épreuves à connotation plus spécifiquement militaire - elles comprennent toutes au moins la pratique du tir - constituent le panneau central. Le brevet d'estafette cycliste (cyclisme sur route et en terrains variés, tir, topographie, lecture de carte, mécanique gymnastique) apparaît en 1905

" pour signaler les soldats doués d'une intelligence supérieure pour pouvoir sortir du rang et agir isolément "

[fn1373](#)

Celui de cycliste combattant, plus simple (cyclisme sur route et en terrains variés, tir), vise à repérer à partir de 1912

" les cyclistes capables de faire de bons soldats dans le rang "

[fn1374](#)

Enfin, en 1914, le brevet d'éclaireur conjugue agilité cycliste, tir et topographie. Par ailleurs, en plus de ses propres manifestations, l'U.V.F. soutient l'initiative de la firme de pneumatiques Wolber qui, de 1912 à 1914, met sur pied un grand concours militaire associant cyclisme et tir [fn1375](#).

La conversion patriotique se manifeste nettement au travers de la revue [fn1376](#) ou lors des congrès. Pour la première fois, le rassemblement annuel de 1909 débute sur le thème de la vélocipédie militaire. Exemple repris la plupart des années suivantes. En 1913, Léon Breton fait même passer l'intérêt financier des adhésions nouvelles après des considérations d'ordre eugénique (" amélioration de la race "), hygiénique (" soustraction

des jeunes gens aux habitudes malsaines ") et militaire

(“ préparation à la discipline du régiment ”

) avant de conclure : “ Notre mission est particulièrement belle et noble, puisqu’elle tend à garder à notre France sa vaillance, son énergie, son intégrité ”[fn1377](#). L’U.V.F. se met ainsi au service de la Nation, de sa défense, voire de ses conquêtes et se conforme ainsi à l’attitude des

“ fédérations sportives bourgeoises [qui] acquiescent au renforcement de la puissance militaire française ”

[fn1378](#)

La fièvre conscriptive qui s’empare du comité directeur - une commission de préparation militaire est instaurée en 1913 - est accueillie tièdement par la base. Que les sociétés organisent brevets routiers ou cross-country cyclo-pédestres n’est pas un indice très révélateur de leur engagement. Avec les premiers elles densifient leur calendrier et, avec les seconds, assurent à leurs coureurs un entraînement foncier hivernal. Par contre le désintéret que manifestent la majorité des clubs pour l’instruction militaire est plus probant. À un questionnaire portant sur ce point et envoyé en 1909 à 600 clubs, l’U.V.F. ne reçoit que 81 réponses dont un tiers sont négatives. De même quand la fédération lance en 1912 une souscription “ pour la cinquième arme ”, c’est-à-dire destinée à l’achat

“ d’un ou plusieurs appareils d’aviation portant le nom d’U.V.F. ”

[fn1379](#), elle se heurte à l’indifférence générale que traduit bien M. Rolland, délégué de l’Étoile sportive de St-Maur, en regrettant, au congrès de 1913,

“ l’orientation trop favorable de la fédération à la vélocipédie militaire ”

[fn1380](#)

Les autorités sont pourtant sensibles aux efforts déployés par l’U.V.F. qui émarge au budget du ministère de l’Intérieur pour 500 F. en 1906, 1000 F. en 1907, 4000 F. en 1909 et 5500 F. en 1911. Le ministère de la Guerre, quant à lui, montre son intérêt par l’offre de récompenses lors des championnats de cross-country cyclo-pédestre ou l’envoi de délégués aux brevets plus spécifiquement militaires, qui associent l’U.V.F. à l’Union des sociétés de tir de France et à l’Union des sociétés de gymnastique de France. Rien d’étonnant donc à ce qu’en 1914 les 67 membres de son comité d’honneur soient presque tous députés et sénateurs et qu’à la suite des 37 membres d’honneur - maire de Paris, préfets, conseillers municipaux... - apparaisse un délégué technique du ministère de la Guerre. Pour autant, en 1912, lui est refusée la tant convoitée reconnaissance d’utilité publique[fn1381](#).

L’U.V.F. peut se consoler de ce désagrément en constatant son effectif et son autorité interne renforcés, l’émiettement de la concurrence, ses appuis officiels ainsi que son emprise sur le secteur compétitif dont il est maintenant nécessaire de caractériser l’évolution en termes de calendrier - la piste garde-t-elle son primat ? - et de statut des compétiteurs afin de répondre à la question fondamentale : quel rôle conservent les véloci-clubs au sein de la sphère compétitive ?

L'édifice des épreuves cyclistes, pour qui lit la presse locale des années 1910, repose alors - le fait est nouveau - sur un large socle d'épreuves locales organisées à l'occasion, le plus souvent, d'une fête traditionnelle, qu'elle soit appelée " *annuelle* ", " *patronale* ", " *paroissiale* " ou " *assemblée* ". Exemple parmi des centaines d'autres : l'épreuve en " *plaine* " de 15km. disputée à Ydes (Cantal) le 27 avril 1913, jour de la fête patronale, et qui, dotée de 40F. de prix, trouve sa place dans le programme des festivités à côté des courses aux ânes, à pied, aux œufs et de divers jeux et concours^{ftn1382}. Au rang des promoteurs apparaissent très majoritairement les municipalités, tel ou tel commerçant - surtout des cafetiers, restaurateurs ou marchands de cycles -, des comités des fêtes, des groupes de jeunes gens... Les sociétés cyclistes participent peu à ce foisonnement : 10 % des organisations en Saône-et-Loire en 1913, par exemple^{ftn1383}.

Ces micro-réunions caractéristiques des localités rurales - y compris celles des départements peu pourvus en sociétés - et des quartiers des villes prouvent ainsi que la vigueur de la diffusion du sport cycliste au plus profond du territoire français se révèle plus nettement au travers de son intégration au calendrier festif traditionnel que par l'extension de son tissu associatif. Par ailleurs, ces petites épreuves, qui pour la plupart échappent au contrôle fédéral^{ftn1384}, constituent autant d'espaces de liberté organisationnelle, ce que ne sont pas les réunions sur piste.

Les épreuves sur vélodromes n'échappent pas aux codifications fédérales et ne sont pas l'apanage des vélo-clubs. Principalement dans les grandes villes, les directeurs d'enceintes privées les concurrencent toujours, même si, contre location, les associations peuvent y organiser des réunions^{ftn1385}.

Dans ce domaine de la piste, les sociétés souffrent par ailleurs d'un certain désintérêt du public qu'accentue l'apparition de nouveaux spectacles d'exercice physique. Concours athlétiques, matchs de sport collectifs, meetings aériens attirent des foules avides d'innovation.

“ Les sports en général se sont tellement multipliés qu'il en résulte une sérieuse concurrence [...], le football et l'aviation sont des voisins plutôt absorbants ”

^{ftn1386}

se plaint le vice-président du *Véloce-club béarnais*. En comparaison, les courses de bicyclettes déjà " *de moins en moins importantes* " à Grenoble en 1901^{ftn1387}, seraient " *devenues surannées* " à Versailles en 1905^{ftn1388} et " *tout à fait passées de mode* " à Fougères en 1912^{ftn1389}.

En conséquence, certaines réunions périclitent ou doivent se renouveler. Le département de la Mayenne qui comptait à la fin des années 1890 six sociétés organisatrices de journées vélocipédiques marquantes^{ftn1390}, n'en conservent plus que deux avant 1914 : l'*Union vélocipédique lavalloise* et le *Véloce-club mayennais*. Encore cette dernière, pour réactiver l'intérêt populaire doit-elle proposer entre les épreuves cyclistes des intermèdes puisés aux sources des jeux traditionnels - courses de coltineurs et de petits cochons^{ftn1391} - et des attractions de cirque - la piste mortelle^{ftn1392}. Dans le département voisin du Maine-et-Loire, où l'hippisme est en grande faveur, le *Vélo-sport de Beaupréau* propose

de " grandes courses vélocipédiques internationales [...] augmentées de courses de chevaux ”

Ailleurs en France, des courses de cerceaux ou de lenteur^{ftn1394}, maintenant désignées sous l'appellation de " *sports gais* " retrouvent leur place dans les programmes.

D'autres sociétés espacent leurs organisations. Ce qui décide la municipalité de St-Claude à démolir en 1910 le virage en bois qu'elle avait installé douze ans auparavant, promenade du Truchet, pour les concours donnés par le *Cyclophile san-claudien*^{ftn1395}. Cas particulier assurément mais symptomatique du désengagement des édiles locaux. En dehors des pistes de Vincennes à Paris et de la Tête d'Or à Lyon^{ftn1396}, aucun autre vélodrome municipal ne voit le jour^{ftn1397}. De plus, des 900 F. alloués en 1895 aux sociétés vélocipédiques de la localité, la *Pédale castraise*, après force demandes, n'obtient que 300 F. du conseil municipal en 1908^{ftn1398}. À Nancy, les associations cyclistes reçoivent seulement 3 % des subventions accordées aux sociétés sportives en 1913^{ftn1399}. Au Havre, elles en sont totalement exclues^{ftn1400}. Un double mouvement se dessine clairement : d'une part les assemblées municipales privilégient les œuvres de bienfaisance, d'autre part elles instituent des procédures de contrôle des associations aidées^{ftn1401}. Les sempiternels arguments avancés par les véloci-clubs ne s'appuyant plus sur un calendrier festif d'envergure ont alors moins de prise sur les responsables locaux qui parfois subventionnent les vélodromes privés^{ftn1402}.

Figure 21. : La foule au vélodrome montluçonnais.



Figure 22. : Le vélodrome fléchois (Sarthe).



Toutefois, ne noircissons pas le tableau à l'excès. Des sociétés, assises sur une tradition bien établie, continuent à donner des réunions ambitieuses avec un soutien municipal, sans autre modification notable aux programmes que l'introduction de courses à l'américaine et surtout d'épreuves pour motocyclettes^{fn1403}, d'ailleurs elles aussi placées sous la coupe de l'U.V.F.. Tel est le cas du *Véloce-club d'Angers*- ses courses attirent encore en 1912 " *une fourmilière humaine* " ^{fn1404} - ou des clubs de Brest, Pau, Cholet, Bayonne, Reims, Laval, Wassy, Montluçon (cf. figure 21)...

N'oublions pas non plus que la construction de vélodromes associatifs, certes ralentie, se poursuit. Les *Véloce-clubs chalonais*^{fn1405} et *albigeois*^{fn1406}, l'*Union vélocipédique fléchoise*^{fn1407} (cf. figure 22) inaugurent les leurs en 1904. Celui de Beaupréau fonctionne à partir de 1905^{fn1408}, l'*Union cycliste arvernoise* (Clermont-Ferrand) ouvre le sien en 1907 après " *le succès de dix années de courses* " ^{fn1409}, le *Moto-vélo Doure angevin* se dote d'une piste démontable en 1910^{fn1410}, au Mans, l'*Union sportive* améliore peu à peu sa piste^{fn1411}, le *Véloce-club de Rouen* prend la direction du vélodrome de la ville en 1908^{fn1412}. En fait, si au total les grandes réunions conditionnent moins la vie des clubs qu'au temps de l'âge d'or, une partie du mouvement de retrait est contrebalancée par des émergences. Des glissements géographiques se produisent. Quand des régions se ferment au spectacle du vélodrome, d'autres s'y ouvrent.

Les épreuves sur route en revanche ne connaissent pas ces fluctuations.

Organes de presse et maisons de cycles maîtrisent l'essentiel des épreuves routières d'importance. Le Tour de France créé en 1903 par l'*Auto* d'Henri Desgrange en devient la figure emblématique, mais, si en 1911 la commission sportive de l'U.V.F. constate

“ un développement phénoménal des épreuves cyclistes ”

^{fn1413} sur route, elle en attribue la paternité à

“ la maison Peugeot par l'organisation de ses grandes épreuves, exemple que tous les grands ou petits suivent ou vont suivre ”

Le point de départ de l'essor remonte donc à 1906 lorsqu'est créé le grand prix Peugeot auquel succèdera le Trophée de France, manifestations qui, à l'inverse du Tour de France, de Paris-Roubaix ou de Bordeaux-Paris ne s'adressent pas à l'élite des coureurs mais à la masse^{ftn1415}. Clément, Alcyon, Gladiator... suivent la même voie en mettant à contribution leur réseau d'agents comme le fait *l'Auto* avec ses correspondants. Mais le modèle organisationnel de ces courses requiert toujours, pour les contrôles de départ, d'arrivée et en cours de route, un grand nombre de bénévoles que fournissent les véloclubs. Certains, d'ailleurs, non contents d'être la cheville-ouvrière de la compétition, cherchent à en augmenter l'éclat - c'est surtout vrai pour le Tour de France - en sollicitant des autorités qu'elles organisent des réceptions et/ou offrent des prix^{ftn1416}. Derrière les exploits des champions de l'épreuve reine de *l'Auto*, le relais des bonnes volontés des cyclistes associatifs - relais essentiel s'il en est pour le bon déroulement du " *chemin de ronde* " ^{ftn1417} - passe trop souvent inaperçu^{ftn1418}.

Quelques épreuves routières réputées se déroulent néanmoins à l'initiative des clubs cyclistes. Assez peu nombreuses et souvent éphémères en province^{ftn1419}, elles relient pour la plupart la capitale à une ville distante de 150 à 250 km. - Trouville, Cabourg, Caen, La Ferté-Bernard, St-Dizier, Gien, Nemours, Provins, Sens, Orléans, Amboise... - et perpétuent ainsi la tradition mise en place par l'*U.S.F.S.A.* L'organisation repose alors sur un club parisien soutenu par un journal, un fabricant de cycles ou de pneumatiques associé ou non à une société de la ville d'arrivée. Paris-Noyen réunit ainsi l'*Union des cyclistes de Paris*, puis le *Cyclo-club Brighton* à Noyen-vélo^{ftn1420}, Paris-Amboise le *Training-club de Paris* à l'*Union vélocipédique d'Amboise*^{ftn1421}, Paris-Caen le *Cyclo-club de Paris* au *Cyclo-club de Caen*^{ftn1422}...

Les demandes d'autorisation que doivent formuler les organisateurs auprès des préfetures, à la suite de la circulaire du ministre de l'Intérieur portant sur la nouvelle réglementation des épreuves cyclistes sur route^{ftn1423}, révèlent que les marchands de cycles locaux non seulement participent à l'organisation des grandes courses de leur firme mais mettent aussi sur pied leurs propres circuits régionaux^{ftn1424}, palliant ainsi les insuffisances du secteur associatif. Dans le Loir-et-Cher, sur 19 courses sur routes déclarées en 1912 et 1913, 13 le sont par des vélocistes^{ftn1425} - les proportions sont à peu près identiques dans les autres départements^{ftn1426} - et en 1913 la presse blésoise se réjouit que l'un d'eux permette

“ aux coureurs régionaux si délaissés habituellement

” de s'affronter^{ftn1427}. Cette prise en charge organisationnelle va d'ailleurs de pair avec un investissement accru dans la vie des associations^{ftn1428} qui les conduit parfois à créer des groupements sous le nom de la marque dont ils sont l'agent - *Cyclo-club Alcyon* (Aubagne, Toulouse, Bourges, Le Havre, Toul), *Amicale Alcyon* (Grenoble), *Amical club J.B. Louvet* (Troyes), *Vélo Griffon* (Lyon, Marseille), *Vélo Régence* (La Seyne), *Cyclo-club Le Globe* (Choisy-le-Roi, Troyes), *Vélo-club Lion* (Bordeaux, Montpellier, Toulouse, Cosne-sur-Loire), *David Champeyrache Alais Vélo-club* (Alès)^{ftn1429}... - sans pour cela apparaître dans les instances de direction. Les 5,5 % de postes qu'ils occupent dans les bureaux entre 1900 et 1914 (49 occurrences sur 877) ne reflètent qu'imparfaitement leur véritable rôle et leur magasin (cf. figure 23) tend assez souvent à concurrencer le siège social en tant que lieu de rencontres, de discussions et de décisions..

Figure 23. : Le magasin de cycles, un des poumons du cyclisme associatif.

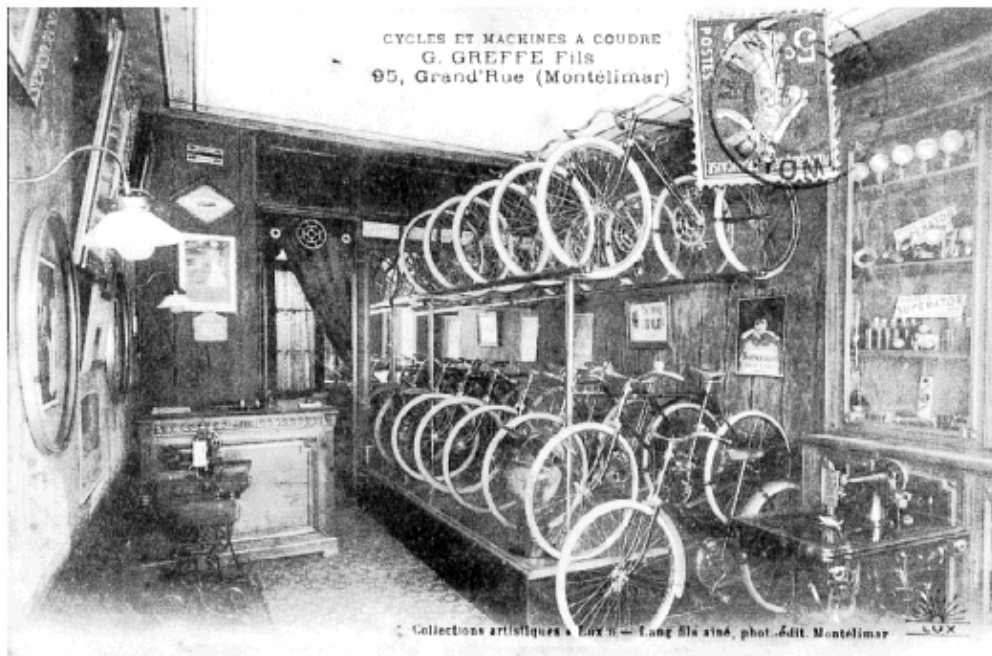


Figure 24. : Départ d'un brevet militaire de 100 km. à l'Union auto-cycliste de la Sarthe (25 août 1907).



Indubitablement, alors que l'*U.V.F.* codifie et contrôle fermement le calendrier sportif, les associations résistent très difficilement à la prolifération des initiatives du secteur commercial. De ce fait certaines limitent leurs ambitions à l'organisation de brevets (cf. figure 24) et à leur programme interne qui gagne encore en densité ainsi qu'en cohérence et efficacité. En effet, l'introduction, surtout à partir des années 1910, du cross-country cyclo-pédestre pendant l'hiver limite la période d'inactivité et prépare aux courses de

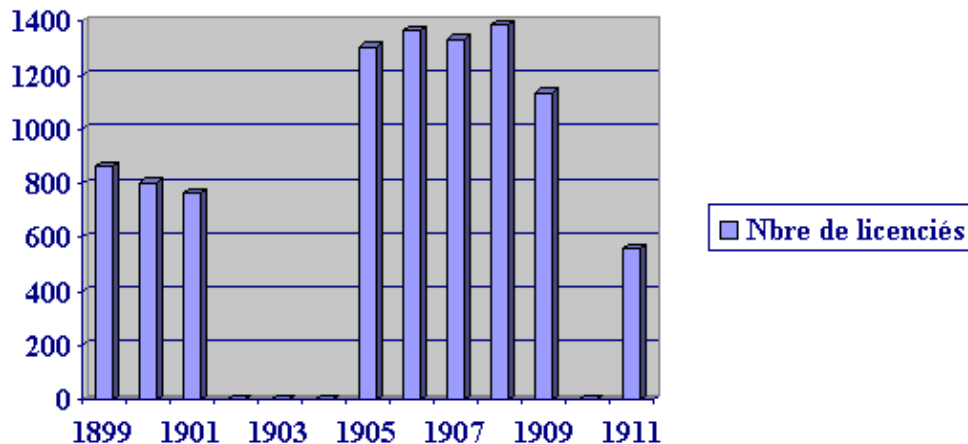
classement du printemps. Au-delà la saison reste dominée par les championnats.

Les visées publicitaires du complexe journalistique et industriel ne se répercutent pas seulement par l'ingérence accentuée que nous venons de voir au niveau des organisations, elles influent également sur la mentalité - il devient difficile de parler d'éthique - des coureurs et par voie de conséquence sur leurs relations avec les sociétés.

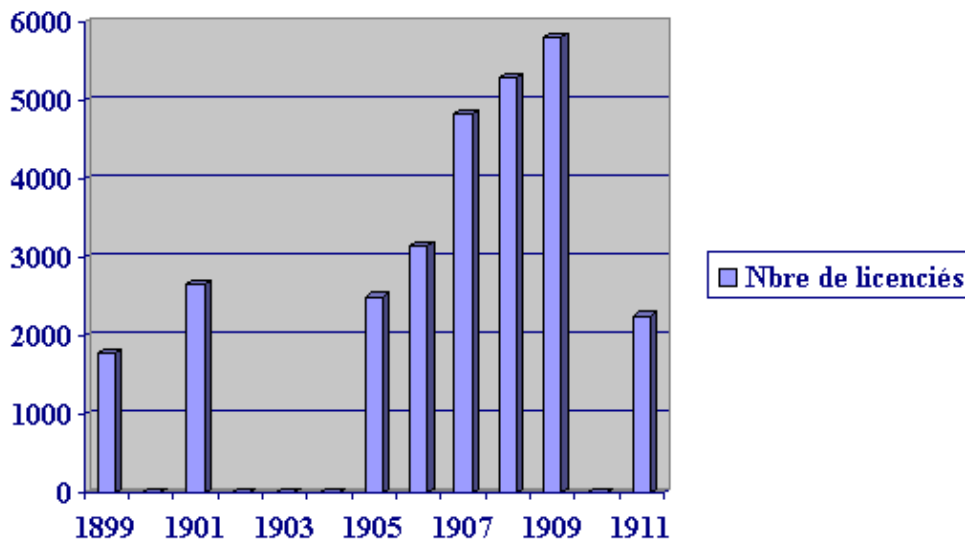
Avant que ne soit instituée pour 1910 - décision du 15 décembre 1909 - la catégorie des indépendants, l'U.V.F. ne délivre que deux types de licences de courses^{fn1430} : celles d'amateur, depuis 1899, aux membres des sociétés - ils sont les plus nombreux - ou aux individuels et celles des professionnels, depuis 1897, aux seuls individuels^{fn1431}.

L'analyse comparée de l'effectif des deux groupes (cf. graphiques 39 et 40) révèle que l'écart, de 1 à 2 en faveur des amateurs en 1899, s'accuse au fil du temps au point d'être de 1 à 5 dix ans plus tard. En effet, le nombre des professionnels, après une croissance de l'ordre de 70 % entre 1901 et 1905, stagne par la suite aux alentours de 1350. Pendant ce temps le poids des amateurs triple de 1800 en 1899 à près de 6000 en 1909. Est-ce à dire que le désintéressement, les objets d'art et les médailles l'emportent, dans les rangs des coureurs, sur la recherche du gain pécuniaire ? Non point, car l'amateurisme s'est transformé, s'est dénaturé. Les concurrents peuvent recevoir des objets cyclistes facilement monnayables au lieu d'objets d'art et tel marchand de cycles ou telle firme en cas de victoire ou de bons résultats octroie des primes. La commission sportive, incapable de lutter contre ces procédés, les légalise pour la saison 1908. Elle autorise " *les amateurs*

Graphique 39. : Les licenciés professionnels à l'U.V.F. (1899-1911).



Graphique 40. : Les licenciés amateurs à l'U.V.F. (1899-1911).



à accepter des prêts de machines et des allocations pour frais de déplacement ^{ftn1432} en contrepartie de la latitude à faire de la publicité sur les classements obtenus. L'amateurisme " pur " des années 1890 n'est plus qu'un lointain souvenir. Cependant, au congrès de 1908, les dirigeants *uvéfistes* claironnent que : " *l'esprit sportif est sauf, l'amateurisme reste bien ce qu'il doit être, un peu de réclames paie les frais* " et nient avec vigueur l'existence de " *caisses plus ou moins noires* " ^{ftn1433}.

Le succès de la catégorie des indépendants - ils sont 7600 en 1911 ^{ftn1434} - et l'effondrement de celle des amateurs - de près de 6000 en 1909, ils descendent à un peu plus de 2000 en 1911 - qui en découle, illustrent bien le déficit d'éthique des amateurs *uvéfistes*. Les deux tiers d'entre eux rejoignent le nouveau groupe qui les dispense de tout autre frais que le paiement de la licence - il n'est pas besoin d'être adhérent d'une société ou membre individuel pour l'acquérir -, leur permet de disputer des prix en espèces et d'obtenir des soutiens des maisons de cycles ou de pneumatiques et enfin leur ouvre un large échantillon d'épreuves ^{ftn1435}. La fonte des effectifs amateur tient aussi à la volonté de la commission sportive d'assainir le milieu en revenant en partie sur les libéralités accordées en 1908. Les publicités sur les victoires sont à nouveau interdites mais les indemnités et frais de voyage restent tolérés. L'*U.V.F.* n'ose pas attaquer de front les maisons de cycles et de ce fait l'amateurisme " *marron* " prolifère toujours en 1911 :

^{ftn1436}

Si bien qu'en 1913, nouveau revirement, l'*U.V.F.* rapporte les mesures édictées le 15 décembre 1909 à l'encontre des amateurs. La publicité sur leurs résultats redevient admise, ce qui aligne leur situation sur celle de leurs homologues étrangers ^{ftn1437}. La fédération plie face à l'hydre de l'argent que nourrissent les maisons de cycles. Comment pourrait-il en être autrement, quand ces dernières subventionnent l'*U.V.F.* ^{ftn1438} et qu'à chaque congrès le comité directeur n'omet pas de les remercier pour leurs largesses en faveur du sport cycliste ^{ftn1439}. Le pouvoir de l'*U.V.F.* est à tout le moins un pouvoir partagé.

Le même tourbillon emporte les sociétés qui doivent s'adapter sous peine d'abandonner toute prétention compétitive. “ *Les jeunes coureurs veulent des prix* ”^{fn1440} et les véloce-clubs dotent les épreuves internes. Le phénomène n'est pas nouveau mais il se systématise, plus particulièrement dans les associations qui naissent, semble-t-il en assez grand nombre, dans les années 1910^{fn1441}, avec la pratique compétitive pour but essentiel . L' *Union vélocipédique du Mans* que ses créateurs présentent comme “ *véritablement digne du cyclisme* ”^{fn1442} annonce qu'au cours de son premier hiver de fonctionnement elle organisera “ *tous les dimanches, pour ses membres actifs, un cross cyclo-pédestre doté de prix* ”^{fn1443}. Dans les villes où joue la concurrence entre fédérations, “ *les objets d'art, premiers prix d'autrefois, maintenant dénommés zincs ou tocs, ont été remplacés par des bicyclettes voire même par des motos* ”^{fn1444} et la mentalité des coureurs vis à vis des sociétés se dégrade particulièrement. À Nancy,

“ tel coureur se préoccupe de la valeur des prix avant de faire une course de classement et ne marche pas, s'il estime ne pas être bien payé. Son club il s'en contrefiche et il changera d'insigne avec une déconcertante désinvolture si un club rival a une plus jolie vitrine d'exposition...

”^{fn1445}. À Lyon, les courses interclubs déclinent,

“ certains challenges n'ont pu être disputés, des prix spéciaux ne venant pas récompenser les concurrents eux-mêmes ”

^{fn1446}

Au sein de l' *U.V.F.* s'opère sur ce point une différenciation entre clubs. Un fossé se creuse entre ceux qui suivent le mouvement sans enthousiasme et d'autres qui nouent des liens avec le secteur commercial et bénéficient ainsi de disponibilités financières élevées leur permettant de séduire les meilleurs coureurs. Le problème est évoqué au congrès de 1908.

“ Il règne un malaise dans les milieux parisiens. Il y a des mots de racolage qui circulent [...], un journal a fait paraître un article à ce sujet dans lequel quatre clubs sont cités, il est probable que ce journal en indiquera d'autres ”

^{fn1447}

Sont particulièrement visées des sociétés comme le *Club athlétique de la Société générale* - il attire de bons éléments par les possibilités de promotion professionnelle qu'il leur offre - ou le *Vélo-club de Levallois* très souvent victorieux des

“ organisations qui par leur officialité ou leur classicisme ont un droit de préséance ”

^{fn1448} à savoir les divers championnats de France^{fn1449} et surtout les challenges d'honneur^{fn1450}. Face à ces accusations de “ *racolage* ”, le vice-président Léon Breton réagit vivement et se dit “ *fort surpris d'avoir entendu des présidents de sociétés prendre la parole à ce sujet* ”. Il poursuit :

ftn1451

Que les sociétés prospères se rassurent, l'*U.V.F.* n'entravera pas le " *recrutement* ". La seule limitation qu'elle fixe, consiste en l'interdiction pour un coureur de changer de club en cours de saison. Il doit attendre le 1^{er} janvier de l'année suivante pour être " *recruté* ". Il est troublant de constater que Léon Breton ne fasse aucune allusion à la formation des jeunes en contrepoint de ce qu'il faut bien appeler " le marché aux coureurs ". Cet éloge des transferts s'inscrit dans la logique du profit qui gangrène le cyclisme même associatif.

Comment ne pas rapprocher les paroles de Léon Breton de l'article " *La drogue dans les courses cyclistes* " qui paraît dans la *Revue mensuelle* de juillet 1913. L'*U.V.F.* n'ajoute aucun chapeau introductif, ne fait aucune " n.d.l.r. " et cautionne donc l'écrit. À aucun moment l'auteur, le docteur J. Bayard, ne se pose de questions d'ordre éthique, ne s'élève contre les entorses ainsi provoquées à l'équité des résultats. Tout juste signale-t-il que

" la drogue [...] ne saura jamais remplacer l'entraînement "

ftn1452

,

préconise-t-il un suivi médical et conclut-il en rappelant " *qu'il subsiste un coefficient d'inconnu qui peut devenir un danger* " ftn1453. En revanche, l'essentiel de l'article est consacré à vanter tels ou tels produits, tels ou tels mélanges qui

" pourraient être employés avec fruit par les coureurs cyclistes qui, au moment des grandes épreuves, voudraient obtenir de leurs muscles le maximum de rendement "

ftn1454

.

La strychnine, " *poison des plus violents, mais médicament admirable* " ftn1455, la caféine, l'arsenic sous forme de liqueur de Pearson, l'arsenite de potasse (liqueur de Fowler) sont autant de stimulants recommandés. Mais " *la formule la meilleure, tout à fait indolore et d'une extraordinaire activité, est celle-ci qui s'emploie à la dose d'un centimètre cube sous forme de neuroplasma :*

ftn1456

Il est probable que ces " conseils " feraient sourire nos " préparateurs " actuels, mais la teneur de l'article - on pourrait dire sa candeur - ne manque pas d'interpeller à moins que la divulgation de ces formules miracles n'ait pour but de mettre les compétiteurs sur un pied d'égalité !

Au déséquilibre que fait naître au sein du cyclisme associatif parisien l'émergence de sociétés puissantes s'ajoute un second, entre la capitale et la province. P. Moulin, chef-délégué sportif de l'Allier, donne un aperçu de son " *Bourbonnais agreste et calme* ".

“ Aucun professionnel, ni amateur d’ailleurs [...], point d’épreuves retentissantes dont les vainqueurs voient leurs noms portés par la presse aux quatre coins du monde ”

ftn1457

L’*Union sportive montluçonnaise* en est souvent réduite pour donner un certain éclat aux réunions de son vélodrome à faire appel à des coureurs parisiens qui “ *viennent en groupe de plusieurs amis, se promènent à la barbe des commissaires de courses, assurant la victoire du concurrent qui touche la plus forte prime du constructeur qu’ils se partagent ensuite* ”ftn1458. Dans la région toulousaine, le quotidien *La Dépêche*, après s’être demandé pourquoi

“ cette supériorité athlétique qui se manifeste si brillamment en rugby, devient-elle une infériorité en cyclisme ? ”

ftn1459

a

vance deux explications :

“ le professionnalisme et la multiplicité des épreuves richement dotées et partant de Paris

”ftn1460 qui attirent les meilleurs coureurs provinciaux. “ *Les formidables équipes parisiennes* ” sont composées en majeure partie de champions venus de tout l’Hexagone et si quelques clubs du sud-ouest

“ cherchent à réagir contre l’exode de leurs coureurs en créant des épreuves qu’ils dotent de leur mieux, hélas, leurs moyens sont limités et les prix offerts n’ont pas une importance qui puisse endiguer l’émigration ”

ftn1461

Aussi, en 1908, les 132 sociétés affiliées du département de la Seine regroupent la moitié des amateurs français - moyenne de vingt par société - , l’autre moitié se répartissant entre 349 sociétés provinciales - moyenne de huit par sociétéftn1462. Les chiffres confirment bien l’existence de deux France du cyclisme associatif compétitif, l’une - région parisienne et certaines grandes villes - en phase avec la prégnance du secteur commercial et des notions de profit et l’autre qui, sans y être vraiment opposée, reste en marge.

Finalement, trois enseignements majeurs ressortent de l’analyse des rapports entre le monde associatif et le champ compétitif.

En premier lieu, l’*U.V.F.*, après que l’*U.S.F.S.A.* a restreint ses ambitions aux sports athlétiques, régit l’essentiel des courses de professionnels et d’amateurs bien que lui échappent une part des réunions locales - elles se multiplient partout en France -, et les compétitions contrôlées par des clubs non affiliés ou adhérents à des groupements régionaux hostiles au centralisme *uvéfiste*. Mais ces derniers, dépourvus d’un véritable organisme unificateur, demeurent fragiles alors qu’au contraire l’*U.V.F.* se consolide : un effectif accru, des instances dirigeantes concentrées et affermies, un soutien officiel lié à l’implication réelle dans le fort mouvement de raffermissement patriotique de la France en font une des grandes fédérations sportives de l’époque.

Mais, et c'est le second point, l'*U.V.F.* doit compter avec les entreprises du cycle et les journaux qui, afin de promouvoir leurs produits et de développer leur lectorat, envahissent de plus en plus le secteur de la compétition sur route, laquelle supprime maintenant la piste. Mais les relations entre ces deux puissances, l'une sportive, l'autre économique, sont plus de partenariat que de réelle concurrence. L'*U.V.F.* impose ses règlements sans entraver la mainmise financière du secteur commercial et donc la généralisation de la notion de profit au sein des pelotons. Si le terme " amateur " subsiste, il est de plus en plus vidé de son sens.

Enfin, conséquence logique de cette évolution, la part d'influence des véloci-clubs se restreint encore. Ils doivent se plier à la tutelle fédérale et composer avec les vélocistes locaux. Toutefois, leur rôle reste primordial dans la réalisation des grandes manifestations.

Au total cette imbrication entre une fédération forte, les investissements pécuniaires de la presse et des maisons de cycles et l'engagement souvent bénévole des associations confèrent à la compétition cycliste un aspect déjà moderne.

L'examen de l'évolution du secteur compétitif, ainsi qu'on vient de le voir, suggère une forte montée en puissance de la structure fédérale au début du XX^{ème} siècle. Les sociétés s'inclinent face à la prééminence qu'exerce l'*U.V.F.*. L'efficacité et l'autonomie, quoique relative, du monde associatif sont à ce prix. Il est alors tentant de se demander si le tourisme connaît une situation équivalente. Il faudrait pour ce faire que l'*U.V.F.* revienne sur sa décision de 1901 de marginaliser le cyclisme de randonnées ou que le *T.C.F.* s'engage dans une politique d'agrégation et de contrôle des associations au lieu de rester un groupement d'individuels. Mais à cette problématique liée aux structures nationales, se surajoutent celles concernant les sociétés. D'abord, le recul de la pratique qu'on y perçoit après 1895 est-il stoppé, voire inversé ? Ensuite, quelles formes d'activité encouragent-elles : est-ce la simple balade hygiénique, l'excursion de la journée, prétexte à banquet ou les randonnées au long cours, à la fois plus sportives et plus porteuses d'identité ?

Après la menace ouvertement formulée en 1901 d'un désengagement total du tourisme, le comité directeur adopte au congrès de 1902 un ton plus conciliant. Veut-il ménager la susceptibilité de certains " anciens " ou plutôt tenter de faire revenir des individuels ? Toujours est-il que le rapport de 1902 annonce que " le tourisme a repris de l'importance "[fn1463](#). L'annuaire de 1902 fait même miroiter un avenir radieux :

[fn1464](#)

Concrètement, la commission lance l'idée de baliser un maillage de routes internationales - seul le tronçon Paris-Dieppe via Rouen puis la vallée de la Scie sera jalonné - et envisage de modifier ses signaux de danger. Les crédits sont portés de 1500 F. à 2000F. L'annuaire de 1903 comporte cent pages de " *matières nouvelles consacrées au tourisme* "[fn1465](#).

L'embellie est de courte durée. Les congressistes de 1903 décident de restreindre les sommes afférentes au tourisme : elles sont divisées par trois et ne représentent bientôt plus qu'une part infinitésimale des dépenses globales : 0,8% en 1904, 0,3% en 1906, niveau auquel elles se situent encore en 1913. Même s'il faudrait, pour être complet, intégrer une part du coût d'édition de l'annuaire - une partie est toujours affectée aux touristes - qui varie autour de 2000F., nous sommes bien loin de la manne déversée sur le sport^{ftn1466}. D'ailleurs en 1906 la ligne budgétaire " *tourisme* " disparaît et devient " *entretien des plaques et panneaux* ".

La volonté de porter des projets ambitieux est totalement absente à l'*U.V.F.* qui, pourtant, adhère à la *Ligue internationale des associations de tourisme* née en 1898^{ftn1467}. La suppression de la commission spécifique en 1904 et le rattachement direct de l'activité au comité directeur manifeste non pas l'intention d'en faire un objectif prioritaire mais au contraire de la mettre en sommeil. Et quand Paul Rousseau fulmine contre le personnel consulaire " *qui ne doit pas considérer que la fonction de chef-consul ou de consul est un pur honorariat* " ^{ftn1468}, lorsqu'il demande une révision complète de ces effectifs et leur rajeunissement, ce n'est pas qu'il se soucie de la dynamisation du tourisme, tâche originelle de ces fonctionnaires. Ce qu'il attend, c'est un investissement accru dans l'organisation de brevets militaires de 50 à 100km., dans la recherche de membres individuels et dans l'envoi de rapports annuels. Cet avertissement, pas plus que les médailles décernées aux membres méritants, ne modifient les comportements de consuls^{ftn1469} de moins en moins considérés comme des points d'appui d'une quelconque action touristique et dont l'effectif va d'ailleurs en régressant^{ftn1470} : en 1914, vingt-cinq départements sont dépourvus d'un chef-consul alors qu'ils n'étaient que douze en 1901. Sarcasme ou étrange naïveté ? Le même Paul Rousseau signale dans son rapport moral de 1912 qu' " *on se préoccupe quand même un peu [de tourisme] à l'U.V.F.* " ^{ftn1471} puisque la revue fait paraître quelques relations de voyages ! L'implication du *T.C.F.*, bien que partielle, est heureusement plus soutenue.

Alors qu'au tournant des deux siècles le *Touring-club de France* marque le pas - les candidatures annuelles connaissent leur niveau le plus bas avec environ 10 000 nouveaux adhérents par an^{ftn1472} et l'effectif global stagne aux alentours de 75 000 membres entre 1899 et 1903^{ftn1473} -, il reprend à partir de 1904 un rythme de progression régulier. Les 80 000 sociétaires sont allègrement dépassés en 1904. L'association fête son cent millièmè adhérent au début de l'été 1906^{ftn1474}, atteint plus de 120 000 quatre ans plus tard et compte officiellement 136 073 membres au 1^{er} juillet 1914. L'assise financière du groupement en est élargie. Les recettes, déjà supérieures à 600 000F. en 1899, excèdent le million en 1907 et frôlent 1 500 000F. en 1914, soit des disponibilités dix fois supérieures à celles de l'*U.V.F.* à la même époque. L'actif du *Touring-club* est alors d'1 250 000F. dont 450 000F. pour le seul siège social.

En effet en 1904, le *T.C.F.* acquiert au 65 de l'avenue de la Grande armée un hôtel de 1100 m² de planchers, dans lequel il installe ses services. La décision prise en septembre 1903 a non seulement pour but de donner plus d'espace au personnel administratif^{ftn1475}, à la bibliothèque^{ftn1476} ou à la salle d'exposition^{ftn1477} mais aussi de placer le *Touring-club*

" sur le même pied que les sociétés les plus anciennes et les plus prospères, qui toutes sont propriétaires de l'immeuble dans lequel elles ont établi leur siège social, telles que la Société de Géographie, la Société des Ingénieurs Civils, la Société Nationale d'Agriculture, la Société Nationale d'Encouragement à l'Industrie, etc. , etc. "

^{ftn1478}

Une telle prospérité s'explique par la diversification croissante du champ d'intervention que s'assigne le *T.C.F.*. La liste des comités qu'il crée, après celui du contentieux (1895) et le comité technique (1897) chargé des problèmes de la route et de la circulation, suffit pour s'en convaincre. Sont ainsi mis sur pied :

Par ailleurs, des commissions se préoccupent de l'hygiène, des pelouses et forêts, de l'aménagement des forêts aux environs de Paris ou du camping.

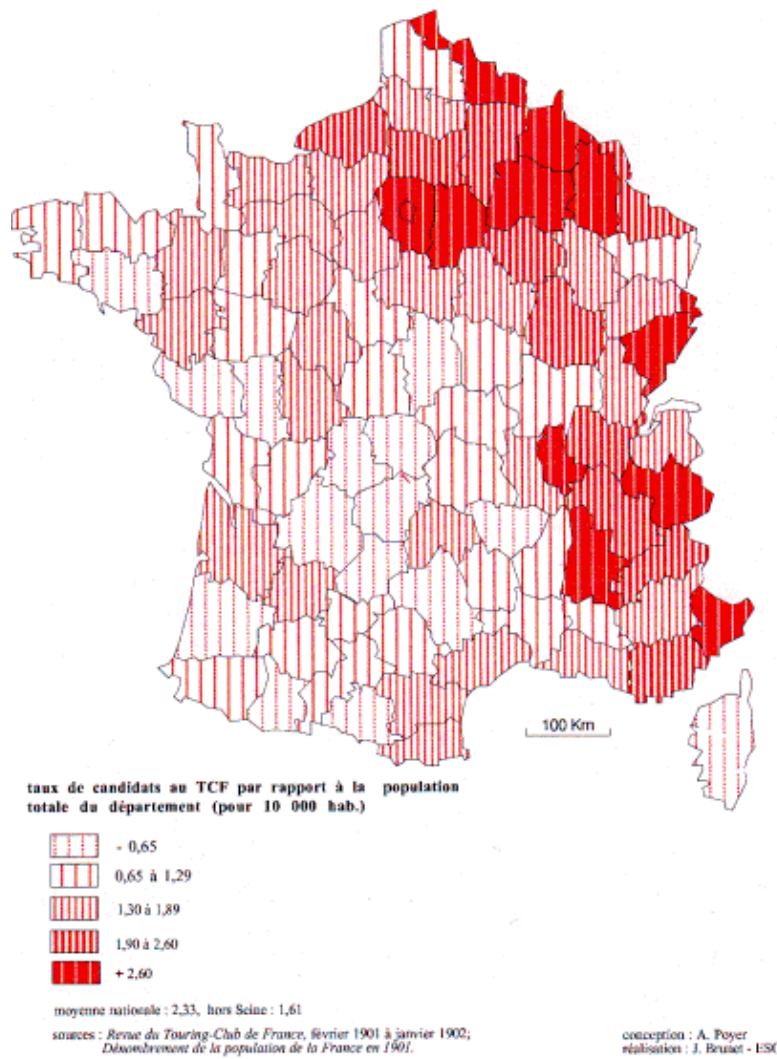
De ce vaste programme résultent des réalisations concrètes : édition d'une collection de trente et un volumes consacrée aux "*sites et monuments de France*", de divers manuels portant sur l'Arbre, l'Eau, le Camping..., participation financière à la construction d'axes de circulation - corniche de l'Esterel, route des Alpes (Thonon-Nice) -, organisation de grandes semaines d'hiver à partir de 1909, construction de refuges en montagne, établissement de bancs et de tables d'orientation... bref, un véritable foisonnement d'œuvres d'intérêt général. Face à une extension aussi considérable des activités, le conseil d'État aurait eu mauvaise grâce à refuser la demande de déclaration d'utilité publique à nouveau formulée en 1907.

Le *Touring-club de France* réussit donc à s'imposer en tant que grande institution nationale, en tant que groupement reconnu et respecté, mais qu'en est-il de son objectif initial de propagation du tourisme vélocipédique ?

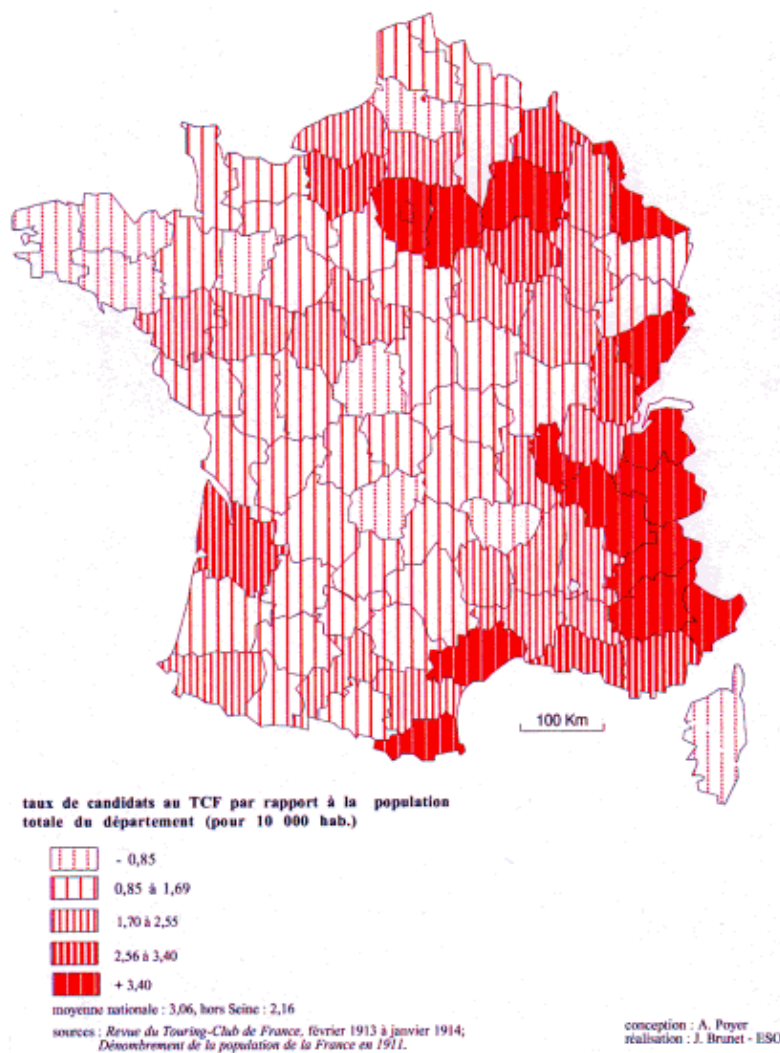
L'étude de la répartition spatiale et du statut social des membres fournit un premier indice.

À comparer la localisation des *técéfistes* en 1901 et 1913 (Cartes 29 et 30) avec celle des sociétés vélocipédiques en 1909 (Carte 19), les dissemblances l'emportent sur les concordances. Bien sûr, dans les deux cas la Seine et la Seine-et-Oise constituent le bloc dominant, mais avec seulement 23,2 % des sociétés^{fn1479} contre 40,1 % (1901) et 41,3 % (1913) des membres du *T.C.F.*^{fn1480}. De plus, à la carte 19, ce pôle de forte implantation se prolonge vers l'ouest alors qu'il déborde vers l'est pour le *T.C.F.*. Le contraste qui affecte l'axe Gironde-Aude est encore plus remarquable : fortement pourvus en sociétés, il se montre assez tiède à l'égard du *Touring-club*. À l'inverse, la zone alpine s'ouvre de plus en plus largement au *T.C.F.* - les cinq départements de la Savoie, la Haute-Savoie, l'Isère, les Basses-Alpes et les Hautes-Alpes multiplient leurs effectifs par 2,5 entre 1901 et 1913^{fn1481} - alors qu'elle demeure, malgré quelques progrès, peu investie par les groupements locaux. À la grosse exception près des Pyrénées-Orientales, le littoral méditerranéen offre moins de divergences : sociétés et *técéfistes* y sont nombreux. Au total d'ailleurs, le sud-sud-est de la France - des Pyrénées-Orientales au Rhône et à la Haute-Savoie - constitue en 1913 le second pôle d'implantation du *T.C.F.*, après la région parisienne, avec près du quart de l'effectif total^{fn1482}.

Carte 29. : Candidatures au T.C.F et population en France (1901)



Carte 30. : Candidatures au T.C.F et population en France (1913)



Comment interpréter ces discordances ? Faut-il en conclure que les sociétés vélocipédiques dessinent une carte du milieu compétitif et que l'implantation du *T.C.F.* correspond à la France du tourisme sur deux-roues ? Sûrement pas, car les véloci-clubs intègrent encore majoritairement les deux pratiques. En outre, ce serait oublier qu'au *Touring-club* les cyclistes côtoient de plus en plus des randonneurs nautiques, hippiques, pédestres, des fervents de la montagne... L'essor des départements alpins a valeur d'exemple. L'accroissement tient en effet aux efforts consentis par le *T.C.F.* afin d'ouvrir le massif à la circulation - l'association prend à sa charge les 180 000F. que devait normalement régler le département des Basses-Alpes pour la route des Alpes - et de développer les activités de montagne aussi bien hivernales qu'estivales.

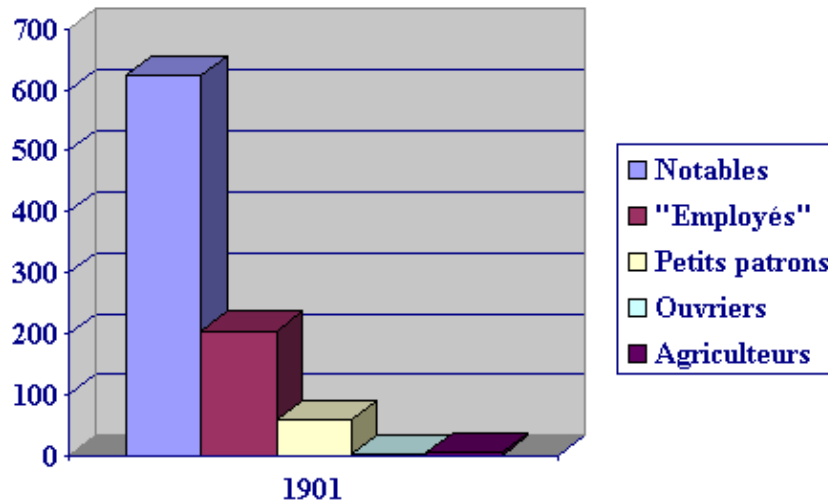
Il est assuré qu'au début du siècle le *T.C.F.* n'est plus un indicateur pertinent du cyclisme de randonnée.

La ventilation sociale de ses membres - pratiquement identique en 1901 et en 1913 (cf. graphiques 41 et 42) - confirme cette évidence.

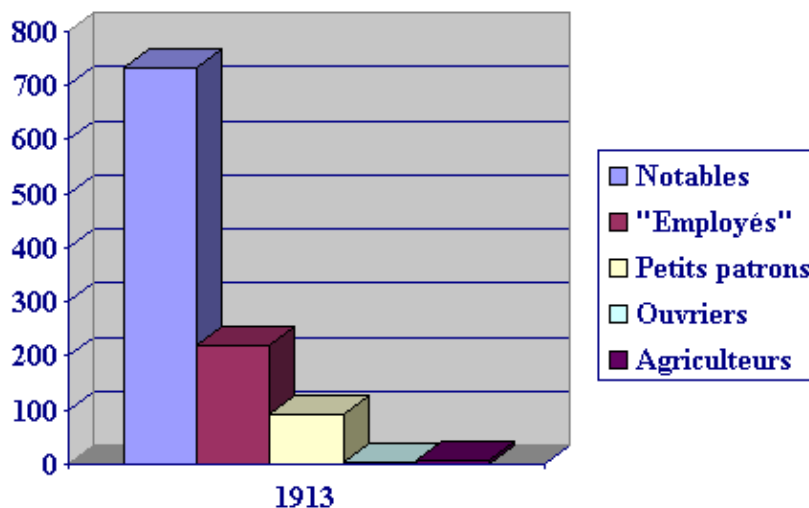
Les notables, parmi lesquels s'imposent les "capacités" [ftn1483](#), dépassent les deux-tiers de l'effectif. Des deux composantes de la bourgeoisie populaire ne résistent que les "employés" alors que les petits patrons s'effondrent à moins de 10%. Quant à la catégorie ouvrière, ou aux agriculteurs, leur part est insignifiante : inférieure pour chacun à 1%, c'est-à-dire bien loin des 4% de l'aristocratie. Le prestige croissant du *Touring-club*, ses actions en faveur de la valorisation du patrimoine touristique français, son soutien à l'Espéranto [ftn1484](#) ou aux Écoles nouvelles [ftn1485](#) lui attirent un public "éclairé", séduit aussi par le sentiment de participer à une œuvre patriotique de relèvement de "la vigueur de la Nation toute entière" [ftn1486](#). L'audience du *T.C.F.* dépasse largement les limites du milieu des randonneurs cyclistes et l'association, même

si elle ne renie pas ses premiers objectifs, n'en fait plus une priorité.

Graphique 41. : Statut social des candidats au *Touring-club de France* (juillet 1901).



Graphique 42. : Statut social des candidats au *Touring-Club de France* (juillet 1913).



En dehors de l'œuvre à finalité collective - publication des annuaires, de la revue, de cartes, amélioration du réseau routier par l'ouverture de nouveaux axes ou la pose de panneaux directionnels... - dont ils tirent profit comme les autres adhérents, les cyclistes du *T.C.F.* ne bénéficient que ponctuellement d'actions spécifiques. L'entreprise d'ouverture de pistes cyclables s'est interrompue, le rôle du *T.C.F.* se limitant à l'entretien de l'existant, surtout en région parisienne^{fn1487}. L'organisation d'excursions dans les grands centres - Paris^{fn1488}, Lyon, Bordeaux...-, pas plus que le lancement en juin 1908 du concours de récits de voyages cyclistes^{fn1489} ne peuvent tenir lieu de véritable politique de dynamisation de l'activité.

Sont par contre beaucoup plus probants les trois concours ouverts entre les fabricants de cycles pour créer

“ un type de machine véritablement approprié aux justes exigences du touriste [...]. Qu'on nous donne une machine étudiée en vue de voyage, munie d'un bon changement de vitesse qui ménage les forces du touriste dans les côtes et les lui fasse gravir sans efforts excessifs ; d'une roue libre qui lui permette de se reposer dans les longues descentes ; de freins, de jantes bien étudiés ; une bicyclette rationnelle, en un mot ”

fn1490. Le premier, organisé en 1901 sur un parcours joignant Chambéry à Grenoble par les cols du Frêne, du Cucheron et de Porte, ne teste que les freins. Les deux autres - en 1902 dans les Pyrénées à partir de Tarbes avec deux fois le passage du Tourmalet et en 1905 sur le même itinéraire que celui de 1901 mais en aller et retour - s'appliquent à l'ensemble de la bicyclettefn1491. Mais quoique après 1905 A. Ballif affirme

“ nous nous sommes voués à cette réforme et nous ne lâcherons pas pied [...], nous n'aurons pas de cesse que nous ne l'ayons obtenue ”

fn1492, l'implication du *Touring-club* en ce domaine se limite ensuite à quelques articles dans la revue.

De même les voyages scolaires à bicyclette cessent de fonctionner en 1906, à la fois victimes de leur faible audience et de l'institution en 1907 du comité de tourisme scolaire qui se fixe pour objectif prioritaire de constituer dans ses établissements d'enseignement des associationsfn1493 pratiquant tout type de promenades. À lire les comptes rendus des excursions internes ou des deux fêtes annuelles, les randonneurs à pied y supplantent les cyclistesfn1494.

En outre, le *Touring-club*, bridé par sa structure originelle de groupement réservé aux individuels, ne cherche pas à mettre en place un véritable mouvement cyclotouriste impliquant rencontres fréquentes entre clubs et calendrier d'épreuves particulières. Son action se circonscrit à l'octroi de subventions à certaines associations qui à partir de 1908 - décision du 25 février - se partagent 2000F. “ au prorata du nombre de leurs membres et du programme d'excursions ”fn1495. Seize sociétés reçoivent une aide la première année, elles sont vingt et une en 1909 pour une somme globale de 3000F., puis vingt-quatre en 1912 qui se partagent 4000F. Même si le crédit est porté à 6000F. pour 1913 et constitue pour la première fois une ligne budgétaire distincte, il ne représente que 0,5% du total des dépenses du *T.C.F.*fn1496. Ce qui ne suffit pas à calmer les récriminations qui s'expriment périodiquement et parfois de façon exagérée : “ Sur un budget de un million deux cent-cinquante mille francs, la part de la bicyclette se chiffre par zéro ”fn1497. Du moins ces subventions permettent-elles aux clubs les plus dynamiques en matière de tourisme d'affirmer encore plus leur originalité au milieu de la masse des associations.

L'interrogation conjointe des buts que se fixent les sociétés et des noms qu'elles se donnent laisse transparaître au mieux une simple consolidation de la pratique touristique.

D'une part, la progression précédemment constatée de l'implication associative au travers des statuts - 47% avant 1888, 55% de 1888 à 1899 - est interrompue. Ce ne sont toujours qu'un peu plus de la moitié des textes fondateurs (56%) qui incluent dans leur article premier des expressions telles que :

“ organiser des excursions à bicyclette ”, “ faire connaître par des excursions les sites du pays ”, “ encourager le tourisme ”

fn1498

...

D'autre part, l'adoption des vocables " *touriste* ", " *touring* ", " *excursionniste* " au moment du choix de l'intitulé décline. Ces appellations ne concernent plus que 1,9 % des groupements cyclistes - le niveau des années 1868-1887 est dépassé de peu^{fn1499} - contre 3,4% entre 1888 et 1899 et même 5% entre 1892 et 1895 (cf. Tableau 31). Le reflux débuté à cette date se poursuit. De moins en moins de cyclistes donnent comme sens à leur agrégation l'unique souci du tourisme, même si, mais le phénomène n'est pas nouveau, quelques sociétés cachent une activité de pure randonnée derrière des titres neutres. Ainsi, à Marseille, *Littoral-vélo* ou *Intimité-vélo* s'assignent comme seul objectif, pour l'un

“ organiser des excursions vélocipédiques et pédestres tous les dimanches et jours de fêtes [...] et ne fera en aucun cas courir ”

^{fn1500}, pour l'autre

“ effectuer des excursions de famille en général et cyclistes en particulier ”

^{fn1501}

L'évaluation de la réalité de la pratique est moins aisément quantifiable, d'autant qu'ont disparu quasiment toutes les revues consacrées uniquement au cycle - ne subsistent que *le Cycliste* et quelques publications de clubs : *l'Étoile cycliste* de l'*Union auto-cycliste de la Sarthe* ou le *Bulletin officiel* du *Véloce-club béarnais* - et que les statuts de plus en plus succincts s'en tiennent à l'essentiel et négligent, presque tous, les règlements de promenades^{fn1502}. Toutefois, il apparaît très clairement que dans la quasi-totalité des sociétés, les offres en matière de tourisme se réduisent aux simples promenades.

Pour que les adhérents consentent à enfourcher leur deux-roues, les groupements s'orientent vers des sorties peu exigeantes aux trajets courts accomplis à faible allure. En fixant à 50 km. la longueur maximale de ses parcours, le *Véloce-club barentinois*^{fn1503} rend compte de l'effet de seuil que constitue cette distance. Toutes les excursions qu'effectue le *Club vélocipédique de Villefranche-sur-Saône* de 1901 à 1903 s'échelonnent entre 36 et 50km.^{fn1504}, une seule de celles que prévoit le *Cyclophile san-claudien* pour 1904 dépasse 50km., les autres s'en tenant à 48, 45, 33 et même 10km^{fn1505}. En outre, dans la région de Montbéliard - seule zone pour laquelle nous disposons de règlements de promenades précis - la vitesse imposée varie entre 10 et 14km/h. et un peu partout, afin de juguler les " *emballages* " intempestifs de participants trop fougueux, se vulgarisent les courses-promenades qui laissent la possibilité d'accomplir le trajet sous forme de compétition ou de randonnée, dans deux groupes distincts.

Sur ces faibles impératifs sportifs se greffe une convivialité très marquée qui se fortifie de nombreuses haltes au café ou au restaurant. Accompagnons les participants à la première sortie du *Club vélocipédique de Villefranche-sur-Saône*. À peine partis, ils sont stoppés dans leur élan par un vin d'honneur et onze kilomètres plus loin le président offre un apéritif " *en raison de la bonne tenue de ses troupes et de la poussière courageusement avalée un peu par tous* " ^{fn1506}. Encore sept kilomètres et le terme de l'aller, Neuville-sur-Saône, est atteint. Les vélocipédistes s'y restaurent en faisant honneur à un repas que prolongent discours et chansons. La tempérance n'est pas plus à l'ordre du jour à l'*U.S. de Belfort*. Le sociétaire qui relate une balade vers Porrentruy décrit ainsi l'arrêt du matin à Boncourt

: "De gracieuses demoiselles nous servaient un café bien chaud accompagné d'un excellent quetsch [...]. C'était pour nous donner du jarret. Après avoir digéré cafés et bocks et grillé une cigarette à l'ombre des sapins nous nous remettons en route "

^{fn1507}

Quant au refrain de la chanson des *Joyeux cyclistes des Phalempins* (Tourcoing), comment interpréter l'expression " *bonne biturre* " qu'il renferme : ivresse de la vitesse ou de la boisson ?

ftn1508

Quoiqu'il en soit, le premier couplet insiste sur le caractère festif des sorties :

ftn1509

Le peu de densité des calendriers trahit également la langueur du tourisme. Celui de l'*Union cycliste bordelaise*, en 1912, ne comprend que cinq excursions d'ailleurs toutes dotées - la généralisation de cette pratique ftn1510 atteste des difficultés qu'ont les clubs à faire participer leurs adhérents - au milieu de 37 courses diverses ftn1511. L'*Union auto-cycliste de la Sarthe* ne propose plus en moyenne que six sorties par an entre 1899 et 1913 ftn1512 contre quinze entre 1893 et 1895. Le bilan de 1912 est vite décliné :

“ Du côté des promenades, nous débutons à Champagné. Puis vient l'excursion de Touraine à la Pentecôte ; la promenade aux Quatre-routes pour la pêche aux grenouilles, et (sortie non officielle) la pêche aux écrevisses ”

ftn1513. Avec neuf excursions réalisées le *Véloce-club béarnais* fait montre de dynamisme - le *Touring-club de France* lui accorde d'ailleurs une subvention - mais chacune ne réunit que cinq à quatorze fidèles et les deux-tiers d'entre elles comportent une partie du parcours en chemin de fer ftn1514. C'est aussi à ce prix que le *Vélo-club châlonnais* peut programmer des randonnées ftn1515.

Ne nous laissons pas plus abuser par le titre de la brochure d'H. Fillay ftn1516

“ La société vélocipédique du Loir-et-Cher de Blois à Crozant, dimanche 31 mai et lundi 1er juin 1903

”. En fait seulement 45km. du périple sur deux jours sont effectués à bicyclette. Les randonneurs ont pu pleinement profiter de l'étape (cf. Figure 25) et, lors de l'aller et du retour par le rail imaginer puis se remémorer tout à loisir un

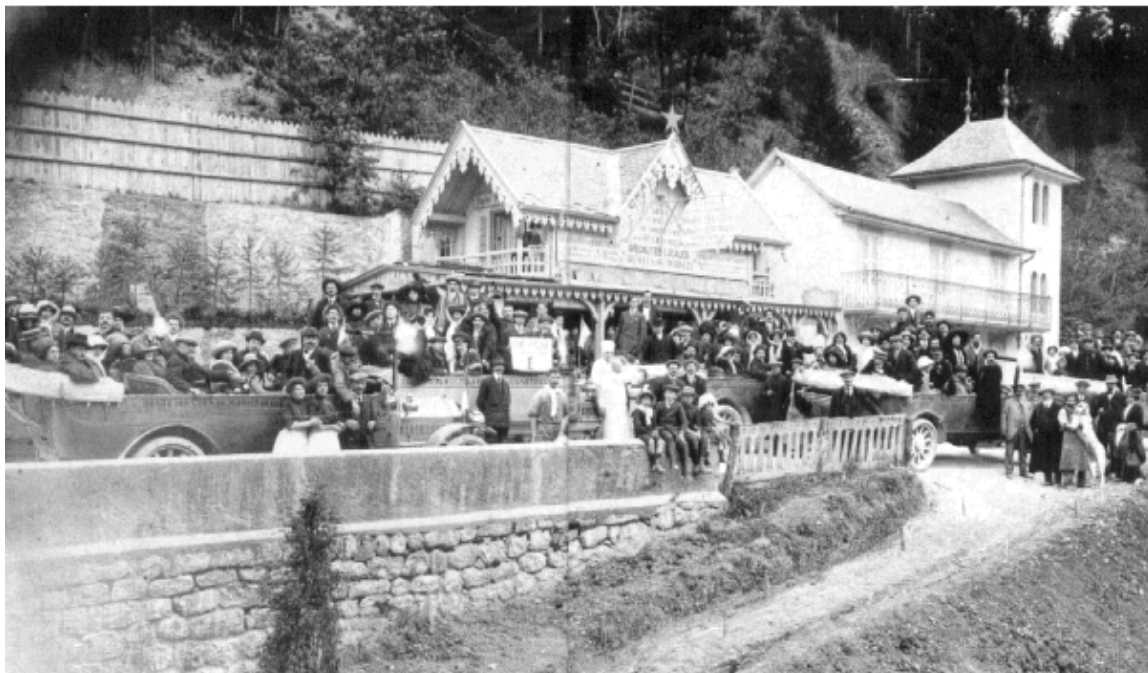
“ pays pittoresque, où le fantastique n'a pas tout à fait disparu [...] là où les vieilles et les cornemuses n'ont pas encore cessé de chanter sur les brandes, là où la Creuse promène la limpidité de ses eaux sur l'arête arrondie des roches ”

ftn1517

Figure 25. : La Société vélocipédique du Loir-et-Cher en voyage en 1903.



Figure 26. : L'Union cycliste voironnaise à La Dia (St Pierre-de-Chartreuse) vers 1910.



L'usage du " grand frère ", du tramway ou des voitures se généralise donc lors des escapades assez lointaines. La photographie de l'Union cycliste voironnaise réunie à La Dia, sur la route du col de Porte, en fournit un exemple élatant (cf. Figure 26). Aucune bicyclette n'y apparaît. Tous les sociétaires, et non

seulement les femmes, les enfants, les membres honoraires conviés pour l'occasion, ont emprunté les véhicules automobiles qui desservent la route des cols du massif de la Chartreuse. De même, lorsque le *Vélo-club d'Albertville* en 1902^{fn1518}, ou le *Véloce-club nancéien* en 1904^{fn1519} organisent des voyages dans les Alpes - le premier à Turin par le Petit Saint-Bernard et le Mont Cenis, le second en Suisse avec passage au Grimsel et à la Furka -, dans les deux cas, les programmes n'omettent pas de signaler la possibilité d'utiliser des voitures pour monter les bicyclettes.

Ainsi, le Docteur Ruffier peut, à juste titre, affirmer qu' "*aux environs de 1905, personne autant dire, ne pratiquait le vrai voyage à bicyclette*"^{fn1520}. Cette désaffection tient bien sûr pour une part à l'adoption de l'automobile par les randonneurs les plus aisés^{fn1521}, mais s'explique aussi par l'absence de machine adaptée aux périple au long cours.

fn1522

Dans ces conditions, il est logique que lorsque se constitue à la fin de 1899 le *Nord touriste*, fédération régionale constituée d'individuels et de sociétés - elles doivent exister depuis au moins deux ans pour être acceptées -, ce groupement s'attache d'abord à faciliter le tourisme de proximité,

“ à rendre plus faciles et plus agréables les excursions vélocipédiques dans le département du Nord ”

fn1523

Entre autres, il intervient auprès des pouvoirs publics pour l'établissement de pistes cyclables^{fn1524} ou constitue une fanfare cycliste - elles sont nombreuses dans le Nord - destinée à prendre part aux principales excursions. L'entreprise est couronnée de succès : des sections naissent à Roubaix, Lille, Armentières, Valenciennes ; les deux mille adhérents sont dépassés en 1902^{fn1525} et

“ un superbe local dont les bureaux sont ouverts de 9h. à 12h. et de 2h. à 7h. ”

accueillent les sociétaires à Roubaix en 1905^{fn1526}.

Ainsi l'essentiel de l'excursionnisme cycliste se résume aux balades agrémentées des plaisirs de la table. Cependant, quelques clubs entretiennent la flamme du grand tourisme qui, vacillante au tout début du siècle, se raffermi ensuite sous l'effet de diverses influences favorables.

Trois impulsions vont confluer pour que s'affirme plus nettement avant guerre un véritable esprit randonneur.

En patron de presse avisé, donc à l'affût d'idées nouvelles susceptibles d'élargir l'audience de son journal, Henri Desgrange lance en 1904 le brevet d'*Audax*, épreuve de grand tourisme sportif inspiré d'un modèle italien^{fn1527}.

^{fn1528}

Outre son caractère sportif (200km.), le brevet d'*Audax* se singularise donc par la totale négation de la compétition - il s'oppose ainsi aux brevets de l'*U.V.F.* -, les impétrants devant respecter les pauses, rester groupés derrière les capitaines de route qu'ils ne doivent en aucun cas dépasser sous peine de non-homologation. La liste des candidats reçus, comme celle des épreuves à venir, paraissent dans *L'Auto*.

La sortie inaugurale du 3 avril - 29 des 37 cyclistes au départ obtiennent le diplôme - est suivie de huit autres au cours de 1904^{fn1529} et, dès septembre, *L'Auto* récompense son millièmè lauréat, le deux millièmè est atteint le 29 août 1907 et leur nombre dépasse 4500 en 1913.

La phalange ainsi constituée n'est pas sans répercussion au plan associatif. En septembre 1904, des "*Audax*" de la capitale aux deux-tiers issus de la bourgeoisie populaire^{fn1530}, se groupent en un *Audax club parisien*, association "*de cyclistes routiers accomplis*" qui décident de n'admettre comme membres actifs que des détenteurs du précieux diplôme de *L'Auto*. Henri Desgrange confie à cette première société l'organisation des épreuves parisiennes. D'autres clubs se fondent sur ce modèle tant dans la capitale : *Amical club des Audax parisiens* en 1905, *Audax club du Kremlin-Bicêtre* en 1909 ; ou en province *Audax club lyonnais* en 1907 (cf. Figure 27), roubaisien, tourangeau... Cependant, si quelques contacts se nouent entre ces diverses entités - en 1913, les *Audax clubs parisien* et *lyonnais* sortent de conserve pendant trois jours en Chartreuse et Vercors^{fn1531} -, les liens restent lâches. Nulle fédération n'est envisagée, à Figure 27. : Brevet de 200km. de l'*Audax club de Lyon* (1914).



In *Les Annales sportives de Lyon et du Sud-est*, 2 mai 1914.

Figure 28. : L'Audax club parisien dans les Vosges.



In *Audax club parisien, annuaire*, 1914.

l'inverse de l'Italie où une " Direction générale " basée à Rome gère un groupement puissant^{fn1532}. D'ailleurs, si en 1913 des épreuves se déroulent dans au moins seize localités, hors Paris, la moitié ne dépendent pas d'une association spécifique mais de vélocé-clubs indifférenciés (Marseille, Rouen, Calais^{fn1533}), de sociétés sportives (Lagny, Laval, Angers^{fn1534}), d'un correspondant de *L'Auto* (Beauvais^{fn1535}) ou même d'un groupement d'*uvéfistes* (Alençon^{fn1536}). *L'Auto* garde la mainmise sur le dispositif bien que l'*Audax club parisien* codifie, contrôle et homologue lui-même à partir de 1909 des raids de 300 et 400km. calqués sur le modèle organisationnel des brevets de 200km^{fn1537}. Cet

"hypertourisme"^{fn1538} connaît un bon succès : 120 concurrents s'alignent à la randonnée parisienne de 300km. du 23 juin 1912^{fn1539}, en 1913, la conquête de l'"étoile bleue" (insigne désignant les titulaires d'un 300km.) est possible à Bordeaux^{fn1540}, Calais^{fn1541}, Saint-Étienne^{fn1542}, Lyon^{fn1543}, Rouen^{fn1544} et Orléans, section qui organise même un 400km.^{fn1545}.

Hormis cette ébauche d'organisation nationale autour de manifestations strictement normalisées, le mouvement Audax contribue au développement des voyages à bicyclette. L'A.C.P., qui, pour mieux les préparer, propose en plus de ses brevets des randonnées hebdomadaires de 60 à 150km., dont certaines effectuées de nuit - les *nyctocyclades*^{fn1546} -, présente, par exemple, le bilan suivant sur la période 1905-1914 :

	Pâques	Pentecôte	14 juillet	15 août
1905		Orléans	Compiègne	
1906	Londres	L'Avallonnais	Le Havre-Caen	
1907	Dieppe	Le Luxembourg	Mont St-Michel	Lyons-la-Forêt
1908	Rouen	Le Morvan		Suisse normande
1909	Châteaux de la Loire	Grottes de Han	Massif Central	Alpes mancelles
1910	Le Cotentin	Ballon d'Alsace	Bords de la Loire	Suisse normande
1911	Trouville	Puy-Mary	Jura-Savoie	La Chartreuse
1912	Saumur-Tours	Le Luxembourg	Le Jura	Le Vivarais

1913	La Rochelle-Angers	Ardennes	Nantua-Perte du Rhône	Chartreuse-Vercors
1914	Londres et environs	Le Morvan	Gorges du Tarn	

Source : *Annuaire de l'Association...*, op. cit., p. 33.

Ces grandes excursions effectuées sur deux ou trois jours avec approche et retour par le train, après avoir privilégié jusqu'en 1910 les zones normande et ligérienne, s'orientent ensuite souvent vers les régions accidentées du Massif Central, du Jura et des Alpes. La montagne impose son attrait aux randonneurs (cf. Figure 28) maintenant équipés de matériel " polymultiplié " d'un coût plus élevé mais pas prohibitif^{fn1547}. Le *Cycle excursionniste parisien* peut ainsi proposer un périple de 26 jours associant parcours cyclistes et pédestres en Savoie et Dauphiné. Le participant à l'ensemble du séjour aura accompli plus de 1200km. à bicyclette, avec de nombreux passages de cols, et monté à pied à la Mer de glace, à la Grande Casse en Vanoise ou encore au Mont Viso^{fn1548}. L'*Audax club lyonnais* parcourt sur l'année plus de 3000km. dans les régions du sud-est, de l'Auvergne et de la Suisse^{fn1549}. Les ambitions du *Véloce-club havrais* sont moindres, mais l'évolution de cette société d'abord axée sur la compétition est symptomatique de l'option touristique que prennent certains groupements hostiles à l'orientation trop mercantile des courses. Sous l'impulsion d'un nouveau président, le docteur Henry, le *V.C.H.* organise d'abord, à partir de 1900, des sorties mensuelles de courte distance, puis des excursions d'un ou deux jours. En 1914, son calendrier comporte ainsi d'avril à septembre douze grandes sorties, dont deux sur deux jours et deux sur trois jours. Les sommes affectées aux randonnées officielles s'élèvent alors à 730F. dont 50F. pour récompenser les lauréats " *du concours de récits d'excursions* " ^{fn1550}. Quelques autres sociétés de province, comme le *Philocycle bordelais* ou le *Club touriste d'Orléans* organisent " *chaque année un certain nombre de grandes promenades subventionnées* " et en sont récompensées par le *Touring-club de France*. Mais c'est dans la région parisienne que le courant " grand randonneur " prend le plus d'extension et conduit à la création, au début de 1910, d'une revue au titre explicite : *le Cyclotouriste*.

Ce nouveau titre d'abord mensuel puis, signe de son succès, bimensuel émane du milieu associatif. Son créateur, Louis Roudaire, alors président de l'*A.C.P.* est épaulé par

" un groupe de cyclotouristes [qui] a songé à établir un organe qui servirait de trait d'union entre tous les touristes, plus spécialement entre ceux de la région parisienne "

^{fn1551}

Il espère ainsi accroître la prospérité des " *groupements se livrant au tourisme* " ^{fn1552} en les faisant mieux connaître, en facilitant leur entente et en servant de bulletin mensuel à ceux qui le désirent. Il se veut encore " *la tribune libre ouverte à toutes les opinions où les acheteurs exposeront leurs desiderata et où les constructeurs expliqueront leur fabrication* ", compte sur l'appoint de ses lecteurs et publiera leurs

" récits de voyages et d'excursions qui orientent souvent les projets de ceux qui les lisent [et] les illustrera de quelques vues qui donnent une idée plus nette du pays que la description la mieux faite "

^{fn1553}

. Le programme ainsi tracé, teinté de " tranquille et pacifique désintéressement " fait du Cyclotouriste " une œuvre mutuelle d'instruction et de documentation "

qu'accueillent avec satisfaction les tenants du tourisme :

ftn1554

Non contents d'avoir ouvert une tribune réservée à l'excursionnisme cycliste, les responsables du *Cyclotouriste* accentue leur action de prosélytisme en imaginant une épreuve dénommée “ *Championnat de la Polymultipliée* ”, dont l'objectif prioritaire est, à l'instar des concours du *T.C.F.* des années 1901, 1902 et 1905, d'améliorer le matériel et de faire naître une émulation entre les constructeurs de bicyclettes de tourisme munies d'un changement de vitesse à commande mécanique en marche^{ftn1555}. Disputé sur dix tours du difficile circuit de Chanteloup (103km. pour 1600m. de dénivellation)^{ftn1556}, le championnat prouve dès sa première édition du 6 avril 1913 que la polymultiplication

“ jusqu'à présent regardée comme une mécanique précieuse, coûtant cher, tout en étant fragile, est [...] l'instrument le plus pratique, le plus docile et le moins compliqué pour se promener ”

ftn1557

Au-delà, la proximité de Paris, le patronage du *T.C.F.*, le concours de *l'Auto*, de l'*Audax club parisien*, de l'*Union des cyclistes de Paris* et du *Cyclo Touring-club* assurent la consécration populaire de la “ Polymultipliée ”. En 1914, “ *les spectateurs se comptant par milliers, tous des cyclotouristes* ”^{ftn1558}, se pressent sur les bords des secteurs les plus pentus du parcours.

Les conversations vont bon train sur les qualités de tel ou tel matériel. Chanteloup a ainsi valeur de meeting, type de manifestation dont la revue dynamise la reprise due en région parisienne à l'*A.C.P.* dès mai 1909 à Dampierre, puis en septembre de la même année à Fontainebleau. Celui auquel convie *le Cyclotouriste* à Meulan le 29 mai 1910 est une réussite par le nombre de participants (cf. Figure 30), de marques présentes (Terrot, Magnat-Debon, Tilhet...), de perfectionnements d'accessoires (porte-carte, porte-pélerine) et le matériel de camping exposé. Le but des rencontres n'est-il pas que chacun fasse part des résultats de son expérience sur l'équipement, la manière de voyager, voire de s'alimenter, que des essais puissent avoir lieu et que des relations s'établissent entre cyclotouristes ?

Figure 29. : Bicyclette “ polymultipliée ” en 1908.



Figure 30. : Cyclotouristes au meeting de Meulan.



Mais en ce domaine, l'antériorité - meetings du début des années 1890 exclus - revient au *Cycliste* et à son maître d'œuvre, Paul de Vivie, alias Vélocio.

L'entrée de Paul de Vivie dans le giron associatif remonte à la fondation du *Club des cyclistes stéphanois* en 1881^{ftn1559}. À partir de 1887, après avoir créé l'*Agence générale vélocipédique*, il lance le *Cycliste forézien* qui devient l'année suivante le *Cycliste*. Dans les colonnes de celui-ci, dont il signe nombre d'articles du pseudonyme de Vélocio, il prône avec opiniâtreté et constance les bienfaits du cyclotourisme - il serait l'inventeur du terme en 1889^{ftn1560} - qu'il cherche un temps, à la suite d'un différend avec le *T.C.F.*, à unifier au sein d'une *Union des Touristes-cyclistes de France*^{ftn1561}. Sa pratique active de la randonnée le rend très attentif aux progrès du deux-roues et plus particulièrement de la polymultiplication. Cet engagement multiforme lui vaut une renommée nationale et le double titre officieux d'apôtre du cyclotourisme et de la " polymultipliée ". Pour preuve, ce dîner amical qu'offre en son honneur, en 1910, le *Cyclotouriste* et auquel participent de nombreux cyclistes et constructeurs^{ftn1562}, ou encore le titre de membre d'honneur que lui confère l'*A.C.P.*. Mais Vélocio n'entend pas pour autant abandonner sa liberté d'esprit et critique le mouvement *Audax*. Ni lui, ni ses amis ne s'alignent au départ du premier brevet de ce type organisé à Saint-Étienne, le considérant comme

“ un tourisme au “ décrochez-moi ça ! ” [s'adressant] à des touristes qui grimpent à un mât de cognac de 200 kilomètres, pour décrocher un saucisson ou une médaille ”

ftn1563

Une telle vigueur de plume étonne de la part d'un homme “ *qui préconise des étapes de 300, 400, 600 kilomètres, d'une seule traite* ”^{ftn1564}.

En effet Vélocio groupe autour de lui, de façon informelle, de fervents touristes du Forez et de la région lyonnaise sous le sigle d'*É.S. : École stéphanoise*. Le groupe s'investit dans l'organisation de meetings^{ftn1565}, de randonnées de la matinée et surtout de périple au long voire au très long cours. Quelques exemples : 24 avril 1910, 265km. par le col des Écharmeaux et La Clayette ; 5 mai 1910, 245km. par St-Laurent-du-Pont et Givors^{ftn1566} ; 17 mars 1912, 340km. empruntant “ *le tour classique du Vercors* ”^{ftn1567}. L'expédition-reine étant la traditionnelle “ *descente* ” pascalle vers la Méditerranée en 40 heures. Cette voracité kilométrique, qui n'est le fait que de quelques uns^{ftn1568}, s'accompagne d'une véritable théorisation du déplacement touristique ainsi résumée :

ftn1569

Ce qui suppose à la fois d'optimiser le rendement de l'engin et du cycliste. Ce dernier doit

“ distribuer sagement son effort [...] marcher non seulement avec les jambes mais surtout avec la tête, se ménager dès le départ, ne se dépenser à tout instant que de la quantité nécessaire, sagement proportionner l'effort, c'est-à-dire le développement à la résistance ”

ftn1570. Économe de ses forces, l'adepte de l'*É.S.* l'est aussi de ses deniers, limitant

“ sa dépense kilométrique à environ un centime ”

ftn1571

Cette modicité du coût s'explique par la conversion de Vélocio au végétarisme et donc à une alimentation réduite à

“ des fruits, du pain sous toutes ses formes et de l'eau ”

ftn1572

“ *L'École acépiste* ” dans ses “ *conseils et préceptes* ” ftn1573 formule des recommandations proches - ascétisme nutritionnel en moins - : entraînement régulier, allure constante et modérée, alimentation fréquente et grande correction vis à vis des autres usagers de la route, des hôteliers ou des employés des chemins de fer. Le cyclotouriste se doit d'être un cycliste d'élite. Son effort physique prolongé, mais contrôlé, non seulement sublime son contact avec la nature, mais encore lui permet de montrer tout son savoir-vivre.

Il serait cependant réducteur de penser que les sociétés excursionnistes les plus engagées ne se consacrent qu'à la route. Au contraire, leur programme de soirées intimes n'a rien à envier aux autres groupements, d'autant que les clubs plus spécifiquement compétitifs des années 1910 semblent y attacher moins d'importance. Leurs réunions hebdomadaires, leurs séances “ *de projections prises par les photographes du club au cours des excursions de l'année* ” ftn1574 et autres banquets donnent des cyclotouristes une image faite de convivialité de gaieté et d'entrain dont se font l'écho leurs chansons.

*“ Lorsque, partout, dans la nature,
L'aimable printemps reparait,
Émaillant de fleurs, de verdure,
Les prés, les coteaux, la forêt,
Sur nos montures légères et vives,
Nous aimons, par ces jours bénis,
À parcourir les fraîches rives,
Et les bois où chantent les nids.*

*Nous groupons sous notre bannière,
Tout ceux qui d'air pur vont rêvant*

ftn1575

Enfin, que retenir de l'évolution du tourisme cycliste au début du XX^{ème} siècle ? Faut-il se focaliser sur le retrait presque total de l'*U.V.F.*, accaparée par la compétition ? Sur la tiédeur d'un *T.C.F.* de plus en plus grande institution à desseins touristiques multiples ? Faut-il mettre en avant la pratique discontinuée et limitée à de courtes promenades qu'entretiennent la quasi-totalité des sociétés ? Cette réalité d'un cyclisme de loisir peu structuré et peu dynamique s'impose d'évidence, mais l'essentiel n'est pas là. Il réside dans l'émergence d'un grand tourisme qui, grâce à la polymultiplication des machines, vulgarise les parcours de 200km. et les randonnées montagnardes. En effet, même si les sociétés qui s'y livrent sont encore peu nombreuses, les longues distances sont riches d'espoir pour l'avenir. Elles favorisent les meetings, font entrevoir la possibilité de rencontres plus aisées, de liens plus étroits entre cyclotouristes associatifs et donc à terme la nécessité d'une véritable instance fédérale attentive aux besoins des sociétés et de leurs adhérents.

Le processus de banalisation qui affecte le cyclisme associatif au début du XX^{ème} siècle procède d'abord de la mutation symbolique de la bicyclette qui, de "*Petite Reine*", emblème de la modernité, devient majoritairement simple objet utilitaire - elles sont trois millions et demi à circuler en France en 1914 -, pendant que l'automobile s'installe graduellement comme moyen de déplacement plus performant et donc plus valorisant pour son utilisateur. En outre, la pratique sportive du deux-roues subit de plein fouet la concurrence des sports athlétiques encore dits "*sports anglais*" que favorise l'anglomanie régnant dans l'Hexagone.

Un tel climat de morosité ne facilite pas la survenue d'un second souffle du corpus associatif. La stagnation déjà présente depuis 1895 l'emporte sauf probablement en toute fin de période. Bien plus, cette stabilisation des effectifs n'est rendue possible que par une dégradation identitaire des groupements qui, soit étendent leurs offres de pratique aux nouvelles disciplines sportives, soit sont remplacés par de simples sections vélocipédiques de clubs multisports. Les sociétés strictement centrées sur le cyclisme se raréfient et font, selon l'expression imagée d'H. Desgrange "*de la natation dans le lac profond du marasme*" ftn1576. Quel contraste avec le foisonnement du début des années 1890 ou avec celui des associations purement ou partiellement conscriptives qui, entre 1901 et 1914, représentent les quatre cinquièmes des déclarations de sociétés d'exercice physique !

Le piétinement quantitatif global n'exclut pas quelques remaniements du réseau, toutefois moins marqués que ne l'est le rééquilibrage qui touche le parc vélocipédique. Les écueils topographiques, économiques et surtout psychologiques restent entiers et la carte de France du cyclisme associatif présente toujours ses "blancs" du môle central et de certains de ses confins. De même les villes accueillent encore sept vélo-clubs sur dix et le pôle parisien se renforce encore avec près de 20% de l'effectif français. Pourtant les maillages intra-départementaux s'homogénéisent. Des zones fortement industrialisées, certaines hautes vallées de montagne, jusque là en retrait, intègrent le milieu associatif cycliste. Les petites communes rurales et surtout les banlieues participent aussi à cette relative dissémination.

Les retouches d'ordre spatial se reflètent avec plus d'acuité au niveau social. De part et d'autre du noyau hypertrophié de la bourgeoisie populaire s'effectue une redistribution. Pendant que s'amplifie le mouvement, déjà décelable à la fin des années 1890, d'éloignement des notables accaparés par les automobile-clubs ou les sociétés de sports athlétiques, la venue, maintenant bien sensible, des catégories ouvrières compense ces pertes. Les classes modestes s'introduisent même au sein des bureaux jusqu'alors lieux de prédilection et de domination des élites. Le prestige du deux-roues, fortement entamé parmi les notables, reste vivace chez les ouvriers qui accèdent plus facilement à son acquisition grâce à une nette baisse des prix. N'en concluons cependant pas à la disparition de la bonne bourgeoisie du cyclisme associatif. Un certain nombre de sociétés du temps de " l'âge d'or ", à la composition sociale choisie, perdurent au prix cependant d'une réorientation de leurs activités. L'irruption des catégories moins aisées se traduit surtout par un affaiblissement encore accru du brassage social et une " ghettoïsation " du cyclisme ouvrier, comparable à celle de la pratique corporative dont la progression se poursuit dans les grandes villes. Le retrait des notables, enfin, n'est pas sans influence sur l'assouplissement de la vélocipédie associative scolaire et universitaire.

Pour être touchés par une stagnation numérique, les cyclistes en sociétés le sont-ils aussi dans leur dynamisme interne ? Il semble bien que oui. Les associations

“ se réunissent peu ou pas, ne sortent jamais que pour aller déjeuner à quelques kilomètres de la ville ; elles comptent toutes un nombre appréciable de membres actifs qui ne montèrent jamais à bicyclette ”

fn1577. Ce tableau, qui vaut pour 1905, se prolonge au-delà d'autant que l'offensive organisationnelle du monde de la presse et des firmes de cycles s'accroît et restreint de plus en plus la part des véloci-clubs. Ceux-ci, pour beaucoup cantonnés à leur calendrier interne et à des épreuves de second rang, deviennent graduellement les faire-valoir des journaux et marchands de cycles dont les grandes courses sur route supplantent les réunions sur pistes. En s'effaçant, du moins partiellement, - certaines sociétés maintiennent leurs épreuves -, du calendrier des organisations renommées, les cyclistes associatifs perdent en influence au sein de la communauté locale et en soutien des édiles municipaux.

Le mercantilisme de la compétition qu'encourage le couple journalistique et industriel, qui n'a plus à redouter l'*U.S.F.S.A.* à la suite de son abandon du cyclisme en 1901, influe fortement sur la mentalité des coureurs et des dirigeants. L'amateur n'a plus d'amateur que le nom, l'argent s'insinue partout et un professionnalisme rampant gangrène l'ensemble du milieu. Les plus en flèche s'appuient sur tel ou tel marchand de cycles - quand ce n'est pas lui qui gère en sous-main - et " *racolent* " les meilleurs éléments. Le phénomène, particulièrement marqué en région parisienne, conduit à une grande disparité entre les clubs.

C'est donc sur un cyclisme compétitif à plusieurs vitesses que règne sans trop de partage l'*U.V.F.*, les diverses fédérations régionales qui se créent - elles sont lyonnaises, marseillaises, bordelaises... - n'arrivant pas à coordonner assez efficacement leurs efforts pour constituer un bloc solide et conquérant. À l'opposé, l'*U.V.F.*, âme de la nouvelle fédération internationale, l'*U.C.I.*, impose sa prépotence à environ cinq cents sociétés soumises à des règlements pointilleux et à un personnel sportif aux ordres. Toutefois, la relance de son engagement en faveur de la vélocipédie militaire, si elle est appréciée des autorités politiques, n'est que mollement suivie d'effets. De même, bien que l'*U.V.F.* réussisse à contenir et à canaliser la pression des fabricants de cycles et des directeurs de presse par sa codification poussée et son contrôle efficace des compétitions, elle doit composer avec eux. Les deux puissances, l'une sportive, l'autre financière, préfèrent s'entendre plutôt que se combattre.

Tandis que le volet compétitif du cyclisme associatif subit de profondes transformations, son aspect touristique évolue peu et reste minoritaire dans la plupart des associations. Ni l'*U.V.F.* qui abandonne toute prétention en ce domaine, ni le *T.C.F.* qui se fixe des objectifs touristiques plus larges, ne tracent un cap. Aucune structure fédérale à base associative ne se met en place. Heureusement des initiatives isolées mais confluentes - elles émanent d'Henri Desgrange, de Vélocio ou du milieu cyclotouriste - contribuent à relancer le grand tourisme, à mettre sur pied des meetings, tous éléments qui, favorisés par la mise au point de la

bicyclette à changement de vitesse, permettent l'éclosion d'un esprit randonneur, presque d'une éthique, riche de promesses pour l'avenir.

Conclusion générale

Entre sa naissance, à Paris, en 1867, sur fond d'Exposition universelle et le déclenchement du premier conflit mondial, c'est à dire en presque un demi-siècle, le cyclisme associatif arrive à maturité et prend la dimension d'un fait culturel d'importance. Mais l'expansion de ces cellules de base, de ces libres agrégations de militants de la pratique sportive ou de loisir du deux-roues, suit une évolution globale arythmique et non une progression régulière. Deux périodes fastes, relativement brèves, s'achèvent pour l'une sur une phase de régression, pour l'autre sur un temps de latence.

Le premier engouement débute, en 1868, immédiatement après que se diffuse le rudimentaire vélocipède à pédales. Le couple homme-machine, à peine formé, donne lieu à groupement, à invention d'une nouvelle forme de sociabilité, à laquelle la guerre franco-prussienne porte un coup fatal, deux ans plus tard. Le leadership vélocipédique se déplace alors de la France vers l'Angleterre et l'altier et acrobatique grand bi, très prisé outre-Manche, convainc peu d'adeptes dans l'Hexagone.

Il faut alors attendre la fin des années 1880 et la mise au point de la bicyclette, machine pratique et élégante venue d'Angleterre, pour que le corpus associatif prenne son véritable essor, passant d'une centaine de sociétés à plus de 1500. Présenté comme un

“ talisman inattendu qui forcera l'homme à descendre de son piédestal de rêveur immobile pour reconquérir [...] le monde et ses merveilles ”

fn1578

, comme une “ petite folle [...] qui entraînera [chacun] dans la nouvelle marche de l'humanité vers un avenir d'activité plus positive ”

fn1579, le nouvel engin inscrit pleinement les cyclistes en sociétés au cœur de la forte aspiration au progrès qui traverse une bonne part de la société française. Le cyclisme, discipline sportive la plus dynamique de la décennie 1890, connaît son “ âge d'or ”.

Mais, quand, à l'extrême fin du siècle, l'automobile d'une part, les sports athlétiques d'autre part, la privent de son aura de modernité et qu'en plus, du fait d'incitations gouvernementales fortes, les sociétés conscriptives se multiplient, la vélocipédie associative se banalise, compose avec les nouvelles activités - une majorité de groupements se fondent dans des sociétés multisports - et végète numériquement. Un découplage intervient alors entre l'attente du corps social d'un objet utilitaire - le nombre de bicyclettes progresse jusqu'à 3 500 000 en 1914 - et la pratique compétitive ou de loisir au sein d'un véloclub. À la veille de la guerre, 4% des possesseurs de bicyclettes adhèrent à une société. Ils étaient 10% vers 1890. Les plus fidèles adeptes de la “ *Petite Reine* ” n'ont donc pas pu ou su propager leur passion aux nouveaux utilisateurs sur l'ensemble du territoire.

En effet, si quelques mutations spatiales se font jour, si des avancées se remarquent, les grandes lignes de la géographie initiale se retrouvent tout au long de la période. Les villes sont le creuset du cyclisme associatif, comme elle le sont des autres sports.

“ La pédale aime [...] la foule. C'est son meilleur bouillon de culture ”

fn1580. D'abord absolue, cette implantation urbaine est encore prépondérante à la Belle Époque, mais, tandis que Bordeaux, Grenoble et Angers s'illustrent aux premiers temps du cycle, la zone parisienne contrôle un

cinquième des groupements en 1914. La poussée associative rurale, importée des villes par mimétisme au cours des années 1890, se ralentit par la suite et les sociétés de la campagne atteignent difficilement les 30% à la veille de la guerre.

Les freins, à la fois psychologiques (réticence atavique à la modernité) et économiques (faible dynamisme des échanges) handicapent encore trop de zones rurales sur le long terme. Ils expliquent aussi, avec les contraintes du relief, les vides que comportent les cartes au centre du territoire et à ses marges (Bretagne, Pyrénées et Alpes). L'écart est flagrant entre cette France faiblement " *vélophile* " et l'anneau des régions bien pourvues qui, ceignant le Massif Central, rassemble le Bassin Parisien, le Sud-Ouest, la zone méditerranéenne et le sillon rhodanien. Ainsi, en dépit d'une progressive homogénéisation, c'est un réseau déséquilibré d'installations - dense ici, lâche là - qui prévaut toujours au début du XX^{ème} siècle.

Les distorsions sociales ne sont pas moindres, sans qu'apparaisse la suprématie attendue, surtout dans les premiers temps, des catégories dominantes. Le marché de l'occasion, la possibilité de louer ou d'assembler soi-même son engin, limitent la portée de son coût. Ainsi, tout au long de la période, la bourgeoisie populaire des " employés " et des petits patrons du commerce et de l'artisanat fournit six adhérents sur dix. Ces " classes nouvelles ", en pleine expansion, sont en phase avec ce type émergent de sociabilité. Elles y trouvent l'occasion d'affirmer leur promotion, leur volonté de participer aux mutations culturelles dont l'essor du sport n'est pas la moindre.

Au contraire, les couches les plus favorisées - l'aristocratie et la haute bourgeoisie - n'entrent qu'en très petit nombre dans les vélocity-clubs. Nobles et grands bourgeois traduisent essentiellement leur distanciation sociale en paradant sur des machines haut de gamme au Bois de Boulogne, sur leurs lieux de villégiature ou dans les manèges. La vogue des sociétés sélect parisiennes des années 1894-1896 et la tentative de contrôle de l'associationnisme cycliste par l'une d'elles, l'*Omnium*, à cette époque, ne sont qu'épiphénomènes.

La bonne bourgeoisie des propriétaires, des négociants, des " capacités " est moins réticente, surtout au début des années 1890, période du grand enthousiasme pour la bicyclette, et conserve longtemps la mainmise sur les postes gratifiants de président et vice-président, jusqu'à ce que la vélocipédie troque " *son diadème pour le bonnet phrygien* " [fn1581](#) et que la bicyclette voie " *la grande armée du bon populo venir à elle en rangs serrés* " [fn1582](#). Le XX^{ème} siècle a déjà commencé et le deux-roues, à la production de plus en plus standardisée, est devenu financièrement plus accessible.

Les ouvriers auparavant peu présents - la vélocipédie corporative née avec succès dès 1894 ne concerne d'abord que les employés - intègrent le nouvel engin à leur univers mental et s'organisent majoritairement de façon autonome, confirmant ainsi le faible impact de mitigeur social des vélocity-clubs. Si, en fin de période, des sociétés fleurissent dans les régions industrielles et dans les banlieues peuplées des grandes cités, le monde agricole, pourtant catégorie sociale la plus nombreuse, reste le grand absent des effectifs. L'éclosion de groupements dans les communes rurales dépend des artisans, de l'instituteur, du facteur..., tous gens ouverts sur l'extérieur, bien plus que des agriculteurs.

Cet ensemble, à l'osmose facilitée par une réelle homogénéité générationnelle - dirigeants et sociétaires sont pour la plupart de jeunes adultes (entre 21 et 35 ans) -, est donc surtout constitué des " classes nouvelles " qu'épaulent d'abord la bonne bourgeoisie puis le monde ouvrier. En éclot une sociabilité presque exclusivement masculine assise sur " *des schèmes politico-militaires* " [fn1583](#), à l'instar des autres associations sportives. Statuts et règlements intérieurs, encore fluctuants dans les années 1870, imposent ensuite des directives rigides en termes d'admissions - le parrainage est universellement adopté -, de fonctionnement interne et de comportement des sociétaires ; directives censées assurer bonne entente, parfaite cohésion et partant respectabilité du groupe. La démocratie, par le recours systématique à l'élection des dirigeants et au vote des résolutions, ainsi que l'ordre assuré par diverses mesures coercitives - blâmes, amendes, exclusions -, constituent les valeurs fondamentales.

Mais les textes fondateurs, pour normatifs qu'ils soient, se heurtent très souvent à un faible investissement des sociétaires, à l'indiscipline ou l'ambition de certains, d'où une fragilité chronique des véloce-clubs qu'accentuent également des effectifs souvent restreints.

“ Elles sont rares les sociétés vélocipédiques qui peuvent se permettre de fêter leur vingtième année d'existence ”

fn1584, quelques unes par département, parfois aucune. À ce titre le *Véloce-club d'Angers*, qui, de 1875 à 1914, fonctionne sans interruption et organise ses courses sur deux jours dès 1876, fait figure d'exception.

Un renouvellement si important du corpus tient aussi à une symbiose imparfaite entre société et cercle, surtout lors de la phase d'invention du cyclisme associatif pendant laquelle les groupements axent essentiellement leur action sur des critères sportifs. Ensuite, c'est principalement au cours de la dernière décennie du XIXème siècle, période où la bonne bourgeoisie est plus présente, que les véloce-clubs proposent, avec une belle constance, réunions et fêtes intimes, mais aussi bals et banquets auxquels ils convient les personnalités du lieu.

Ainsi, la légitime stratégie d'extension vers le milieu local et ses dirigeants, longtemps bridée par la perception qu'ont eux-mêmes les vélocipédistes de leur marginalité, ne s'exprime qu'à la suite du succès de la bicyclette. Les cyclistes associatifs s'intègrent alors pleinement au sein de la communauté. Ils établissent des contacts suivis avec les autres composantes de la sociabilité du lieu, participent aux fêtes publiques et mènent des actions philanthropiques. L'acceptation par diverses autorités des postes de président ou membre d'honneur manifeste la réussite de cette implication.

Toutefois, la popularité des véloce-clubs,

“ manifestation réelle et personnification palpable du cyclisme ”

fn1585, repose d'abord sur la mise sur pied de compétitions.

“ C'est vous qui avez développé le sport par les réunions que vous avez organisées, souventes fois même subventionnées ”

fn1586 puisque, si au tout début de la vélocipédie, avant 1870, les courses dépendent en majorité d'entrepreneurs privés, les sociétés prennent ensuite le relais et chapeautent le secteur. Les compétitions deviennent un moment privilégié de communion de la société locale avec le nouveau sport et ses promoteurs, chacun ayant sa place attirée sur le champ de courses : tribune réservée pour les personnalités et les dirigeants, pourtour où se presse la population.

Le désir de normaliser, de contrôler plus précisément les performances génère une transformation essentielle. Aux théâtres indifférenciés (places publiques, larges avenues...) des débuts se substituent les vélodromes, espaces spécialisés, exactement mesurés et propices aux vitesses élevées. Les premières pistes édifiées à partir de 1885 relèvent prioritairement du milieu associatif. Mais, par la suite, le succès des manifestations aidant, le perfectionnement de la construction élevant les coûts, nombre des suivantes, surtout dans les grandes villes, dépendent de propriétaires privés. La suprématie organisationnelle des cyclistes en sociétés en est écornée.

Mais la concurrence s'amplifie au début du XXème siècle, au temps de la banalisation, quand, à des fins promotionnelles, organes de presse et surtout firmes de cycles s'impliquent avec une vigueur accrue dans l'organisation d'épreuves routières. La route, parfois méprisée dans les années 1890 - Bordeaux-Paris et Paris-Brest-Paris datent cependant de 1891 -, supplante la piste. Les véloce-clubs perdent un peu plus de leur influence, d'autant que les marchands de cycles locaux entrent également en jeu. Que reste-t-il alors aux cyclistes librement associés ? En dehors de quelques sociétés qui ont su maintenir leurs organisations, la plupart se contentent d'apporter leur aide bénévole aux grandes manifestations comme le Tour de France et

d'offrir à leurs adhérents un calendrier de plus en plus fourni d'épreuves internes (courses de classement, championnats...) et de brevets. Conséquence logique, l'audience des vélo-clubs s'en ressent : les autorités sont plus réticentes à les subventionner. D'ailleurs, - prise en compte des réalités ou désir accru d'autonomie ? - les sociétés créées en fin de période cherchent moins la caution des notabilités.

Pris dans sa globalité, le cyclisme associatif ne subit pas cet affaiblissement, bien au contraire, car la fédération initiale, l'*Union vélocipédique de France*, se consolide progressivement. Du fragile embryon de douze clubs né en 1881 va émerger un groupe puissant à la tête d'un calendrier d'épreuves nationales et édictant une codification de plus en plus poussée. Pourtant l'*U.V.F.* doit attendre 1893 pour atteindre les cent sociétés et surmonter à partir de 1890 la concurrence de nouvelles structures nationales - l'*Union des sociétés françaises de sports athlétiques*, défenseur de l'amateurisme à l'anglo-saxonne, et le *Touring-club de France*, champion du tourisme - mais aussi de regroupements régionaux. Toutefois, l'alerte majeure surgit de son sein quand, en 1895-1896, une nouvelle génération de dirigeants ambitieux fait sécession, mettant en péril la "vieillebiq" avant d'y revenir et d'en prendre les leviers de commande.

L'*U.V.F.*, maintenant dirigée par Paul Rousseau et son clan, en remplacement des traditionalistes groupés autour d'Henri Pagis, abandonne le tourisme et se cantonne à l'aspect compétitif dont elle régit les secteurs professionnel et amateur. En effet, l'*U.S.F.S.A.*, après s'être constituée en un "bataillon sacré" à l'éthique bien affirmée, après avoir gagné à sa cause lycéens, étudiants puis notables séduits par l'idéal d'une pratique désintéressée, pâtit de l'éloignement de la bonne bourgeoisie, de la disparition de l'*International Cyclists' Association*, garante au plan mondial de l'amateurisme "pur", et abandonne le cyclisme en 1901. Bien que le vocable soit conservé, l'amateurisme, au sens strict du terme, disparaît sous l'influence du monde commercial. Ce qui conduit certaines sociétés, afin de s'assurer la venue des meilleurs éléments, à des surenchères dans la dotation des épreuves internes et le défraiement des coureurs. En effet la grande majorité d'entre eux adhèrent à la profession de foi de Léon Hourlier :

" Quel stimulant que ces sommes variables, mais bien réelles et palpables, qui dansent, au devant du guidon, la folle danse des écus ! L'argent est le but ; le sport, le moyen "

ftn1587.

Toutefois l'*U.V.F.* garde l'emprise sur les questions sportives et impose ses règlements et son contrôle à tous les organisateurs de compétitions. Le pouvoir reste ainsi aux mains de l'univers associatif, même si la fédération doit parfois composer avec la puissance financière de la presse et des industriels du cycle.

La prépondérance *uvéfiste* se manifeste aussi en fin de période face aux assauts désordonnés de groupements régionaux, traduction de particularismes locaux, qui s'insurgent contre une institution très centralisée, devenue oublieuse de ses sociétés - cinq cents lui sont affiliées, en 1914 - et ne leur laissant plus aucune latitude décisionnelle. La lutte d'influence très vive entre provinciaux et parisiens, aspect fondamental des années 1890, s'est soldée par la victoire de ces derniers.

La légitimité de l'*U.V.F.* repose enfin sur le soutien que lui accordent les instances gouvernementales. Ses manifestations prestigieuses (Grand prix de Paris, championnats de France...), son influence déterminante au sein de l'*Union Cycliste Internationale* créée à son initiative en 1900, son rôle au sein du *Comité national des sports* et son implication au plan de la vélocipédie militaire, surtout quand les relations internationales se tendent, en fin de période, jouent, en effet, en sa faveur. Toutefois, cet appui officiel n'égale en rien celui que peuvent recevoir l'*Union des sociétés de gymnastique de France* ou l'*Union dessociétés de tir de France*.

À côté de cette structuration quasi-actuelle du secteur des courses, le volet touristique de la pratique reste en retrait. Quoique présent dans la plupart des sociétés, sous la forme de sorties à la discipline toute militaire, s'il faut en croire les statuts - la réalité est autre - , il en est rarement l'activité privilégiée et contribue peu à la création d'associations spécifiques. Le déplacement de loisir, privé de l'attrait de la vitesse, ne retient pas l'attention du public et, de ce fait, vit dans un certain anonymat. Une première flambée excursionniste,

apparue vers 1885 dans le milieu du cyclisme parisien, culmine entre 1888 et 1892 avec l'organisation de meetings, rencontres de randonneurs, tels que l'Angleterre en connaît communément. La création simultanée du *Touring-club de France* peut alors faire croire à la naissance d'un vaste mouvement débouchant sur un calendrier de randonnées. En fait, le *T.C.F.*, en devenant une grande institution nationale de plus de cent mille membres ouverte au tourisme sous toutes ses formes, en n'acceptant que les individualités et refusant toute adhésion de groupements ne contribue pas à la construction associative de l'excursionnisme cycliste. Aussi, au début des années 1900, l'activité touristique se borne-t-elle encore à une pratique collective sous forme de petites sorties agrémentées par les plaisirs de la table et à des voyages de quelques jours en groupes très restreints, voire en individuel.

Le tournant décisif provient de la création en 1904 des brevets *Audax* de 200km., qui, associée à la mise au point du changement de vitesse, lance véritablement le grand tourisme, déjà prôné par Paul de Vivie alias Vélocio dans sa revue *Le Cycliste*. Des groupes de randonneurs au long cours se forment, des contacts se nouent mais aucune structure nationale ne fédère encore les cyclotouristes. Toutefois, certaines des sociétés, certains des hommes, entre autres Gaston Clément, qui créeront en 1923 la *Fédération française des sociétés de cyclotourisme (F.F.S.C.)* sont déjà à l'œuvre et commencent à propager les idéaux de désintéressement, de découverte de la nature, des autres et de soi-même qui en seront les fondements.

Ainsi, bien qu'en 1914, le clivage culturel entre cyclisme de compétition et cyclotourisme, ne conduise que rarement à des associations séparées et ne soit pas formalisé au plan fédéral, les contours de la situation actuelle, basée sur un net partage institutionnel des deux activités, commencent clairement à se dessiner. La *Fédération française de cyclisme* existe déjà dans son ancêtre l'*U.V.F.*, la *Fédération française de cyclotourisme* est, elle, en germe.

Sources

ftn1588

- Débuts des publications :

blabla

er
er

er

er

er

er

er

1

2

2

1

er

Bibliographie

Nous renvoyons à la bibliographie de ces quelques ouvrages essentiels.

er

VIVIERS Ch. et LOUDCHER J.F. : *Le sport dans la ville*, Paris, L'Harmattan, 1998.

WAHL A. (textes réunis par) : *Des jeux et des sports*, actes du colloque de Metz, 26-28 septembre 1985, Metz, 1986.

WAHL A. : “ Le footballeur français : de l'amateurisme au salariat (1890-1926) ”, *Le Mouvement social*, avril-juin 1986, pp.7-30.

WAHL A. : *Les archives du football. Sport et société en France, 1890-1980*, Paris, Gallimard, 1989.

ème

er

er

Annexes

Chacune d'elles est repérée :

_ par un numéro d'ordre correspondant à son rang d'apparition dans le texte,

_ pour les annexes statistiques et documentaires, par une lettre indiquant la période à laquelle elle se rapporte.

Épineux problème que celui de l'établissement de la répartition socioprofessionnelle et du statut social.

Pour le travail initial de recension, les données ont été collectées sur des fiches - une fiche par société - selon le modèle présenté plus loin.

La seconde étape a consisté à classer les renseignements bruts en onze groupes dont certains éclatés en sous-groupes répartis comme suit :

Groupes

Sous-groupes [fn1589](#)

Aristocratie	
Personnel politique	
Propriétaires et rentiers	
Étudiants et lycéens	
“ Capacités ”	Membres des professions libérales
	Officiers ministériels
	Cadres
Fonctionnaires	Fonctionnaires intermédiaires
	Fonctionnaires subalternes
Employés	Indéterminés
	Employés de bureau
	Employés de commerce
	Contremaîtres, chefs de rayon
Commerçants et artisans	Indéterminés
	Industriels et négociants
	Métiers de l’habillement
	Métiers de l’alimentation
	Métiers des métaux
	- Fabricants et marchands de cycles
	- Mécaniciens
	Métiers du bois
	Métiers du cuir
	Métiers du bâtiment
	Cafetiers, restaurateurs et hôteliers
	Autres métiers
Ouvriers et gens de maison	Ouvriers
	Gens de maison
Monde agricole	
Divers	
Enfin, pour aller au delà de ces indications d’ordre professionnel et gagner en lisibilité, cinq catégories sociales ont été définies :	

La rigueur apparente de cette division doit être tempérée pour deux raisons essentielles. D’abord parce qu’elle ne repose que sur des indications d’ordre professionnel dont nous avons marqué les insuffisances dans le texte, ensuite car les cyclistes associatifs appartiennent majoritairement à la moyenne et petite bourgeoisie, groupe caractérisé par la complexité de sa stratification dans laquelle

“ aucune situation n’était nettement tranchée et les critères déterminant la position sociale des individus pouvaient changer selon les milieux et les régions ”

fn1590

Il faut noter en outre que les niveaux de condition sociale

“ ne se situaient pas exactement les uns au-dessus des autres, ils se recouvraient par leurs extrémités comme des écailles de poisson ”

fn1591. Ces réserves faites, quels groupes ou sous-groupes de la classification professionnelle constituent chacune des cinq catégories retenues ?

Société	Nb. Membres	Année	Département
Hommes politiques Auteurs députés cons. général cons. local maire cons. municipal autres	Employés sans politicien communes comptables desinfecteurs etc. autres - bureaux non rémunérés		Divers métiers biologie biologie chimie impression diffusion photographie
Total	Total		
Nobles	Judiciaires, Médecins		Total
Professionnels non libéraux	Industriels Médecins Total		Groceries textile
Étudiants Écrivains Total	Commis, artisans Habitement Nourriture Bijoux autres Total		alimentation métrique bois air bâtiment mince typographie autres Total
Professions libérales Avocats médecin pharmaciens autres	Alimentation habillement bois, etc. offices autres Total		Gen de maison domestique jardinier autres Total
Officiers ministériels Auteurs médecin Quintessence autres	Coiffeurs Pâtisseries Total		Apiculteurs cultivateurs autres Total
Carrières Ingénieurs architectes banquiers autres	Mécaniciens autres classe, etc. armement quincaillerie autres Total		Divers cuisiniers prof. musique Prof. gym.
Techniciens Industrie ex. etc. Journ. Politique Finances Généralistes P. de la santé Justice Postes autres	Paris Cuisiniers Bâtiment maçon peintre autres Total		Total
Total	Commis, artisans autres fabricant Total		

Société:		bpt:		Cote:	
Date fondation:		Date autorisation:		Nbre sociés:	
Prés:					Nbre directeurs:
Membres:		Cotation		Paiement	
M. d'Honneur G. Non		...		M. H.	
M. Honoraires G. Non		...		annuel	
M. Actifs G. Non		...		mensuel	
M. Cotisés G. Non		...		autre:	
Dames G. Non		...		M. H.	
Divers		...		annuel	
				mensuel	
				autre:	
Organisme de direction:				Admission:	
Composition: P. d'H				demande: Pres. Comité - parents:	
P. V. P. - G. - T. - S. T.				acceptation: Pres. Comité - Société	
commissaires nt.:				affichage demande: G. Non d'acte:	
autres:				droit et cotise:	
nomination:				Musique:	
date:				costume:	
nouveautés: G. Non					
Activités sportives:				Assemblée:	
Remarques:				A. G.:	
Nbr d'articles:				réunions société:	
organisme de décision:				réunions comité:	
fréquence:				modalités vote:	
Coûts:				Autres dispositions:	
Nbr d'articles:				Bibliothèque; G. Non	
organisme de décision:				Assistance aux athlètes: G. Non	
fréquence:				qui? :	
				Exclusion des Membres	
				causes:	
				organisme de décision	
				Amendes:	
				Modalités de dissolution:	
Divers:					

Une appellation associative se décline classiquement en trois éléments :

Nous n'avons retenu que les deux premières données pour notre étude statistique.

Quelques éclaircissements s'imposent :

Les formes elliptiques laissent sous-entendus les vocables Association, Club... C'est ainsi que nombre de sociétés prennent pour appellation : le Sport, contraction de club ou association ou société sportive (le Sport vélocipédique de...), le Cycle (de)..., les Cyclistes (de)..., la Pédale (de)...

Sous le titre Sport est également compris Sportive (la),

celui de Cycle regroupe aussi Vélo (le), Bicyclette (la),

sous le titre Divers se côtoient l'Olympique, les Vétérans, le Stade, des appellations dérivées du nom de la ville ou de la région : la Portoise (St-Nicolas-du-Port, Meurthe-et-Moselle)..., quelques vocables militaires (la Patriote, l'Estafette...), diverses dénominations originales : l'Hirondelle, la Mouette, la March' ou crève...

À côté des appellations de sociétés spécifiquement vélocipédiques, telles que :

figurent des dénominations de clubs multi-activités intégrant une section cycliste. Les vocables peuvent alors :

Nota : Les sources des annexes statistiques n'ont été indiquées que lorsqu'elles ne sont pas exclusivement des documents émanant de divers fonds d'archives départementales et municipales.

ftn1592

...ftn1593

...ftn1594

ftn1595

ftn1596

ftn1597

ftn1598

...ftn1599

ftn1600

ftn1601

ftn1602

ftn1603

ftn1604

ftn1605

ftn1606

ftn1607

ftn1608

ftn1609

ftn1610

ftn1611

ftn1612

ftn1613

1868

Véloce-club de Valence	12 mars	
Véloce-club de Paris	15 mai	
Société des vélocipédistes du Tarn (Castres) Société pratique de vélocipédie	13 septembre 16 novembre	... 28 décembre
Cercle des vélocipédistes de Carpentras	20 novembre	7 décembre

1869

Société des vélocipédistes marseillais	13 janvier	20 janvier
Véloce-club rouennais	6 mars	
Cercle du véloce-club d'Avignon	1 ^{er} mai	2 juin
Véloce-club toulousain	10 mai	17 mai
Vélocipède-club rennais	...	6 juillet
Société des courses de vélocipèdes de Carcassonne	25 juin	27 juillet
Société des courses de vélocipèdes de Bourges	8 juillet	...
Véloce-club agéien (Ay)	17 juillet	15 septembre
Véloce-club ou Vélociclub versaillais	...	4 août
Société messine de vélocipédistes	...	17 août
Véloce-club de Laval	10 août	18 août
Véloce-club de Louviers	1 ^{er} septembre	6 octobre
Société des vélocipédistes orléanais	29 septembre	...

1870

Véloce-club de Vannes	10 mars	...
Véloce-club nantais	7 avril	...
Union des velocemen de Normandie (Rouen)	9 juillet	...

Sources : cf. nota en fin de liste.

Aube	Véloce-club troyen
Bouches-du-Rhône	Véloce-club de Marseille
Côte d'Or	Véloce-club de Dijon
Doubs	<i>Véloce-club de Besançon</i>
Haute-Garonne	Véloce-club toulousain (Arch. dép. Haute-Garonne, 13M 85) ftn1614 Société vélocipédique du Midi
Gironde	Véloce-club bordelais Véloce-club libournais (Arch. Dép. Gironde, 1R 118) ftn1615 Véloce-club réolais Sport vélocipédique réolais
Hérault	Véloce-club montpelliérain (Arch. dép. Hérault, 58M 54) ftn1616
Ille-et-Vilaine	Véloce-club de Rennes Rally Bunelais à Rennes (GAY LESCOT J.L. : <i>Le développement du mouvement associatif...</i> ,op. cit., p.120) ftn1617
Indre-et-Loire	Véloce-club de Tours
Isère	Vélo-club grenoblois
Loir-et-Cher	Union vélocipédique du Loir-et-Cher (Blois)
Loire	Club des cyclistes stéphanois
Lot-et-Garonne	Sport vélocipédique agenais Union vélocipédique du Lot-et-Garonne (Agen) Sport vélocipédique de Castillonnès Véloce-club villeneuvois
Maine-et-Loire	Véloce-club d'Angers Véloce-club de Saumur
Marne	Véloce-club d'Ay Bicycle-club rémois
Meurthe-et-Moselle	Véloce-club nancéien
Oise	Véloce-club de Compiègne
Pas-de-Calais	Cosmopolite véloce-club de St-Pierre-les-Calais
Basses-Pyrénées	Véloce-club béarnais (Pau)
Rhône	Bicycle-club de Lyon Club des cyclistes de Lyon Véloce-club de Lyon (Le Sport vélocipédique, 20 janvier 1881) Vélo-touristes de Lyon (Le Sport vélocipédique, 20 janv. 1881) Véloce-club de Tarare <i>Vélo-club de Villefranche</i>
Saône-et-Loire	Véloce-club de Louhans <i>Société vélocipédique mâconnaise</i> <i>Véloce-club de Tournus</i>
Sarthe	

	Société vélocipédique du Mans (Sport vélocipédique, 18 novembre et 9 décembre 1882)
Seine	British-resident de Paris (Le Sport vélocipédique, 17 février 1881) ftn1618 Société vélocipédique métropolitaine Sport vélocipédique parisien Touriste bicycle-club Vélo-sport parisien (Le Sport vélocipédique, 17 février 1881) ftn1619
Seine-Inférieure	Vélocipède-club dieppois Bicycle-club du Havre Véloce-club rouennais
Somme	Société nautique d'Amiens (Notre Picardie, 1 ^{er} juin 1911) ftn1620 Véloce-club d'Amiens Véloce-club de Montdidier
Tarn-et-Garonne	Véloce-club montalbanais (Arch. dép. Tarn-et-Garonne, 4M 549) ftn1621
Vendée	Vélo-club vendéen (La Roche-sur-Yon)

Nota : Les 31 clubs dont le nom apparaît en gras figurent sur la nomenclature “ officielle ” parue dans *le Sport vélocipédique* du 21 octobre 1882. Les noms en italique sont ceux des dix clubs recensés par la même revue le 28 octobre 1882 et dont l'existence avérée en 1880 ou 1881 est devenue douteuse. Enfin, les caractères normaux correspondent aux 11 sociétés que d'autres sources ont permis de repérer.

	Nombre	%
Aristocratie	0	0
Personnel politique	0	0
Étudiants	0	0
Propriétaires	11	10,5
“ Capacités ”	6	5,7
Fonctionnaires	0	0
(dont subalternes)	(0)	0
Employés	29	27,6
Commerçants, artisans	55	52,4
(dont ngcts et ind.)	(17)	(16,2)
Ouvriers	0	0
Agriculteurs	1	0,9
Divers	3	2,9
Total	105	100

3 à 10 000 h.		10 à 50 000 h.		+ 50 000 h.		Total	
Nb .	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%

Aristocratie	0	0	4	2,9	0	0	4	0,7
Personnel politique	2	1,2	0	0	0	0	2	0,3
Propriétaires	22	12,9	11	7,9	16	6,6	49	8,9
Étudiants	3	1,7	5	3,6	17	7	25	4,5
“ Capacités ”	20	11,7	5	3,6	10	4,2	35	6,4
Fonctionnaires	31	18,1	9	6,5	8	3,3	48	8,7
(dont subalternes)	(20)	(11,7)	(5)	(3,6)	(6)	(2,5)	(31)	(5,6)
Employés	11	6,5	36	25,9	77	31,8	124	22,5
Commerçants, artisans	79	46,2	58	41,7	106	43,8	243	44
(dont ind. et négcts)	(33)	(19,3)	(16)	(11,5)	(27)	(11,2)	(76)	(13,8)
Ouvriers	0	0	10	7,2	5	2,1	15	2,7
Agriculteurs	0	0	0	0	0	0	0	0
Divers	3	1,7	1	0,7	3	1,2	7	1,3
Total	171	100	139	100	242	100	552	100

	3 à 10 000 h.		10 à 50 000 h.		+ 50 000 h.		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	94	55	46	33,1	72	29,8	212	38,4
Employés	31	18,1	41	29,5	86	35,5	158	28,6
Petits patrons	46	26,9	42	30,2	79	32,6	167	30,3
Ouvriers	0	0	10	7,2	5	2,1	15	2,7
Agriculteurs	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	171	100	139	100	242	100	552	100

(1877-1887).

	Président		Vice-président		Secrétaire		Trésorier		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie	5	14,3	0	0	0	0	0	0	5	5,9
Personnel polit.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Propriétaires	2	5,7	0	0	0	0	2	12,5	4	4,8
Étudiants	0	0	1	7,7	2	10	0	0	3	3,6
“ Capacités ”	5	14,3	0	0	0	0	0	0	5	5,9
Fonctionnaires	4	11,4	3	23,1	3	15	2	12,5	12	14,3
(dt subalt.)	(3)	(8,6)	0	0	(1)	(5)	(2)	(12,5)	(6)	(7,1)
Employés	4	11,4	1	7,7	13	65	7	43,8	25	29,8
Commçts, artis.	15	42,9	8	61,5	2	10	5	31,2	30	35,7

(dt ngcts et ind.)	(5)	(14,3)	(4)	(30,8)	0	0	(4)	(25)	(13)	(15,5)
Ouvriers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agriculteurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Divers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	35	100	13	100	20	100	16	100	84	100

	Président		Vice-président		Secrétaire		Trésorier		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	18	51,4	8	61,5	4	20	6	37,5	36	42,9
Employés	7	20	1	7,7	14	70	9	56,3	31	36,9
Petits patrons	10	28,6	4	30,8	2	10	1	6,2	17	20,2
Ouvriers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agriculteurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	35	100	13	100	20	100	16	100	84	100

Type de membres	Admissions		Droits		Devoirs				
	Modalités	Conditions	Vote	Éligibilité	Participation aux courses	cotisation	Assistance aux réunions	Amendes	
d'Honneur	élection par soc. sur proposition du conseil	non	non	non	non	non	non	non	non
Honoraires	présentation par 1 M.A. et 1 autre M., vote du C.A.	non	non	non	non	10 F.	facultatif pour toutes	non	
Actifs	présentation par 2 M.A., vote du C.A.	habiter le département et posséder une bicyclette	oui, en plus 5 M.A. peuvent demander : a) A.G. extraordinaire b) scrutin secret	oui, si au moins 21 ans	oui	15 F. + 5 F. de droit d'entrée	obligation pour : A.G., A.G. extraordinaire, réunion mensuelle facultatif : réunion hebdomadaire	oui	
Titulaires	présentation par 1M.A. et 1 autre M., vote du C.A.	Aucune, seulement sympathie pour buts du V.C.	oui	non	oui	15 F. + 5F. de droit d'entrée	facultatif pour toutes	non	
Pupilles		- de 16 ans	non	non	non évoqué		non		

idem, selon
type de M.
choisi

idem,
selon
type de
M. choisi

oui, si
M.A.

Sources : Arch. dép. Isère 99M 1, Statuts.

Sources : MARTIN M. : *Grande enquête...*, op. cit. ; Dénombrement de la population de la France en 1896.

Allier (5,2) : La Palisse (7,1), *Moulins* (5,2), Gannat (4,7), Montluçon (4,2).

Ardèche (2,2) : *Privas* (3), Tournon (2,4), Largentière (1).

Ariège (2,6) : Pamiers (3), *Foix* (2,6), St-Girons (1,9).

Aude (5,7) : *Carcassonne* (8,2), Narbonne (5,7), Limoux (3,6), Castelnaudary (3,3).

Aveyron (1,4) : Millau (1,9), St-Affrique (1,5), Villefranche (1,4), *Rodez* (1,3),

Espalion (1,1).

Cantal (1,8) : *Aurillac* (2,6), Mauriac (1,5), St-Flour (1), Murat (0,8).

Corrèze (1,8) : *Tulle* (1,9), Brive (1,6), Ussel (1,4).

Creuse (2,4) : Boussac (2,6), Bourgueuf (2,6), *Guéret* (2,2), Aubusson (1,9).

Dordogne (4,1) : Bergerac (6,2), Ribérac (4,4), *Périgueux* (4,2), Sarlat (3,2), Nontron (2,5).

Gard (4,5) : *Nîmes* (6,5), Uzès (4,3), Alès (2,9), Le Vigan (2,3).

Haute-Garonne (4,5) : *Toulouse* (5,5), Muret (3,8), St-Gaudens (3,5), Villefranche (2,7).

Gers (4,2) : Lectoure (6,8), *Auch* (5), Lombez (3,3), Mirande (3,2), Condom (3,1).

Gironde (9,9) : La Réole (11,8), Blaye (10,6), Libourne (10,3), *Bordeaux* (10),

Lesparre (9,4), Bazas (5,5).

Hérault (4,2) : *Montpellier* (4,6), Béziers (4,5), Lodève (3,6), St-Pons (2,3).

Haute-Loire (1,2) : Brioude (2,1), *Le Puy* (1,1), Yssingeaux (0,6).

Lot (2,4) : *Cahors* (3,2), Figeac (1,9), Gourdon (1,8).

Lot-et-Garonne (10) : *Agen* (11,6), Marmande (11,5), Villeneuve (8,3), Nérac (7,9).

Lozère (1,1) : *Mende* (1,6), Marvejols (0,8), Florac (0,5).

Puy-de-Dôme (2,7) : *Clermont* (3,5), Issoire (2,9), Thiers (2,4), Riom (2,2), Ambert (1,2).

Basses-Pyrénées (4,8) : *Pau* (6,8), Bayonne (6,6), Oloron (2,7), Orthez (2,4),

Mauléon (1,8).

Hautes-Pyrénées (3) : *Tarbes* (4,2), Argelès (2,4), Bagnères-de-Bigorre (1,5).

Pyrénées-Orientales (3,4) : *Perpignan* (4,6), Céret (2,4), Prades (1,3).

Tarn (3,2) : Castres (3,6), Lavaur (3,5), Gaillac (3,1), *Albi* (2,5).

Tarn-et-Garonne (4,3) : Moissac (4,9), *Montauban* (4), Castelsarrazin (3,8).

Haute-Vienne (3) : *Limoges* (3,6), Bellac (3,3), Rochechouart (2,2), St-Yrieix (1,4).

Nota.

Apparaissent en italique les noms des chef-lieux d'arrondissement en même temps chefs-lieux de département.

Département	Taux de vélocipèdes	Taux de sociabilité	Département	Taux de vélocipèdes	Taux de sociabilité
Ain	moyen	très fort	Loiret	très fort	faible
<i>Allier</i>	faible	fort	Lot	très faible	faible
Alpes (Basses)	faible	très faible	<i>Lot-et-Garonne</i>	fort	très fort
<i>Alpes-Marit.</i>	faible	très fort	Maine-et-Loire	fort	faible
<i>Ardèche</i>	très faible	fort	Manche	faible	moyen
Ardennes	fort	moyen	Marne	très fort	fort
Ariège	très faible	faible	Marne (Hte)	fort	moyen
Aube	très fort	fort	Mayenne	faible	très faible
Aude	faible	très fort	Meurthe-et-M.	fort	faible
B-du-Rhône	moyen	fort	Meuse	fort	faible
Charente	moyen	très fort	Morbihan	faible	très faible
<i>Charente-Inf.</i>	moyen	très fort	Nord	faible	moyen
Côte-d'Or	très fort	fort	<i>Orne</i>	moyen	fort
Doubs	fort	très fort	<i>Pas-de-Calais</i>	faible	moyen
<i>Gard</i>	faible	moyen	Pyrénées (Bsses)	faible	très faible
<i>Garonne (Hte)</i>	faible	moyen	<i>Pyrénées-Or.</i>	très faible	moyen
<i>Gironde</i>	fort	très fort	Rhône	moyen	fort
Hérault	faible	fort	Saône (Hte)	moyen	faible
Indre	faible	moyen	Saône-et-Loire	moyen	faible
Indre-et-Loire	très fort	fort	Somme	fort	moyen
Isère	faible	moyen	Tarn	faible	moyen
<i>Jura</i>	moyen	fort	<i>Tarn-et-Gar.</i>	faible	très fort

Landes	faible	très faible	<i>Var</i>	faible	fort
Loir-et-Cher	fort	très faible	<i>Vaucluse</i>	faible	très fort

Nota.

Tableau élaboré à partir des annexes stat. D 7 et D 8 et des cartes 5 et 6.

Département	Localités pourvues					Nombre de sociétés				
	C.I. dpt	C.I. arrt	C.I. canton	commune	total	C.I. dpt	C.I. arrt	C.I. canton	commune	Total
Ain	1	3	4	0	8	2	6	4	0	12
Aisne	1	4	6	3	14	1	4	7	3	15
Allier	1	2	5	1	9	5	4	7	1	17
Alpes (Basses)	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
Alpes (Htes)	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
Alpes-Maritimes	1	1	3	0	5	7	2	8	0	17
Ardèche	1	1	2	1	5	3	1	4	1	9
Ardennes	0	3	3	0	6	0	4	4	0	8
Ariège	1	2	0	0	3	1	3	0	0	4
Aube	1	2	3	0	6	4	2	3	0	9
Aude	1	3	3	2	9	2	8	5	2	17
Aveyron	1	1	0	0	2	1	1	0	0	2
B.-du-Rhône	1	2	6	1	10	15	7	7	1	30
Calvados	1	5	2	0	8	4	6	2	0	12
Cantal	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
Charente	1	3	8	0	12	3	5	8	0	16
Charente-Infre	1	4	12	1	18	2	7	13	1	23
Cher	1	1	3	0	5	3	1	5	0	9
Corrèze	1	1	0	0	2	1	1	0	0	2
Corse	1	1	0	0	2	1	1	0	0	2
Côte-d'Or	1	2	7	1	11	6	2	7	1	16
Côtes-du-Nord	1	3	4	0	8	2	3	4	0	9
Creuse	0	2	0	0	2	0	2	0	0	2
Dordogne	1	3	3	0	7	2	3	3	0	8
Doubs	1	2	4	4	11	5	2	5	6	18
Drôme	1	1	6	1	9	2	1	6	1	10

Eure	1	4	9	4	18	2	5	10	4	21
Eure-et-Loir	1	3	8	1	13	2	3	8	1	14
Finistère	1	4	0	0	5	1	7	0	0	8
Gard	1	2	5	2	10	3	2	5	2	12
Garonne (Hte)	1	1	1	0	3	11	1	1	0	13
Gers	1	1	1	1	4	2	1	1	1	5
Gironde	1	5	8	9	23	21	10	8	10	49
Hérault	1	1	6	1	9	7	3	6	1	17
Ille-et-Vilaine	1	4	2	0	7	5	5	2	0	12
Indre	1	2	2	0	5	1	2	2	0	5
Indre-et-Loire	1	2	7	0	10	5	2	8	0	15
Isère	1	2	3	2	8	8	3	4	2	17
Jura	1	3	4	1	9	2	3	4	1	10
Landes	1	2	0	0	3	2	2	0	0	4
Loir-et-Cher	1	1	1	0	3	1	1	1	0	3
Loire	1	2	4	0	7	4	3	6	0	13
Loire (Hte)	1	1	1	0	3	1	1	1	0	3
Loire-Infre	1	3	5	2	11	4	4	5	2	15
Loiret	1	3	1	0	5	2	5	1	0	8
Lot	1	2	1	0	4	1	2	1	0	4
Lot-et-Gar.	1	3	5	3	12	3	3	5	3	14
Lozère	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
Maine-et-Loire	1	4	7	0	12	3	4	8	0	15
Manche	1	4	3	2	10	1	5	3	2	11
Marne	1	3	4	1	9	1	12	4	1	18
Marne (Hte)	1	2	2	2	7	1	2	2	2	7
Mayenne	1	2	1	0	4	1	2	1	0	4
Meurthe-et-Mos.	1	2	2	1	6	4	3	2	1	10
Meuse	1	2	2	0	5	2	3	2	0	7
Morbihan	1	2	2	0	5	1	3	2	0	6
Nièvre	1	3	4	1	9	2	3	5	1	11
Nord	1	6	16	9	32	8	11	24	10	53
Oise	1	3	12	4	20	1	4	13	4	22
Orne	1	3	6	1	11	2	4	8	1	15
Pas-de-Calais	1	5	8	2	16	2	9	8	2	21
Puy-de-Dôme	1	4	1	0	6	3	4	1	0	8
Pyrénées (Bses)	1	3	2	0	6	1	3	2	0	6
Pyrénées (Htes)	1	1	1	0	3	1	1	1	0	3
Pyrénées (Or.)	1	2	0	1	4	2	2	0	2	6
Rhône	1	1	4	2	8	25	2	4	2	33
Saône (Hte)	1	2	1	0	4	1	2	2	0	5
Saône-et-Loire	1	2	10	2	15	1	2	10	2	15
Sarthe	1	3	12	0	16	3	2	12	0	17

Savoie	1	1	2	0	4	1	1	2	0	4
Savoie (Hte)	1	2	3	0	6	1	2	3	0	6
Seine	1	2	16	19	38	169	4	26	20	219
Seine-Infre	1	4	8	8	21	5	10	9	8	32
Seine-et-Marne	1	4	11	3	19	1	5	11	3	20
Seine-et-Oise	1	5	14	21	41	3	6	16	22	47
Sèvres (Deux)	1	2	3	0	6	2	2	4	0	8
Somme	1	3	7	2	13	5	3	7	2	17
Tarn	1	3	3	0	7	3	3	3	0	9
Tarn-et-Garonne	1	2	5	1	9	2	3	5	1	11
Var	1	2	1	3	7	2	6	2	3	13
Vaucluse	1	3	2	0	6	4	3	5	0	12
Vendée	1	2	5	0	8	1	3	5	0	9
Vienne	1	3	1	1	6	5	4	1	1	11
Vienne (Hte)	1	1	1	0	3	2	1	1	0	4
Vosges	1	4	6	0	11	2	5	7	0	14
Yonne	1	4	5	3	13	1	4	5	3	13
Terr.-de-Belfort	1	0	0	3	4	3	0	0	3	6
Total	85	209	351	133	778	442	292	407	140	1281

Sources : Arch. dép. et mun. ; presse de l'époque ; THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général..., op. cit.*, 1897 ; Dénombrement de la population de la France en 1896.

Nota : Le total de 1281 s'explique par la seule intégration des données spatialement identifiées à savoir celles de l'*Annuaire de la vélocipédie* de 1897 et des documents d'archives, à l'exclusion des 109 sociétés ajoutées pour tenir compte de la sous-estimation de 10 départements. Cf. note 1 p. 137.

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie	3	0,2	32	0,4	10	0,2	45	0,3
Personnel politique	4	0,2	53	0,6	21	0,5	78	0,5
Propriétaires	102	6,9	553	6,2	278	5,8	933	6,2
Étudiants	54	3,7	351	3,9	126	2,6	531	3,5
“ Capacités ”	142	9,7	827	9,2	399	8,3	1368	9
Fonctionnaires	146	9,9	749	8,4	353	7,4	1248	8,2
(dont subalternes)	(57)	(3,8)	(395)	(4,4)	(203)	(4,2)	(655)	(4,3)
Employés	342	23,3	1688	18,9	780	16,3	2810	18,5
Commerçants, artisans	652	44,7	4432	49,5	2400	50,2	7484	49,2
(dont négociants et industriels)	(213)	(14,6)	(1072)	(12)	(442)	(9,2)	(1727)	(11,3)
Ouvriers	10	0,7	143	1,6	252	5,3	405	2,7
Agriculteurs	2	0,1	58	0,6	129	2,7	189	1,2
Divers	9	0,6	67	0,7	31	0,7	107	0,7
Total	1466	100	8953	100	4779	100	15198	100

Sources : Arch. dép. et mun. Et CHÉRIÉ A. et M. : *Annuaire général...*, op. cit.

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	616	42	3309	37	1457	30,5	5382	35,4
“ Employés ”	399	27,1	2083	23,3	983	20,5	3465	22,8
Petits patrons	439	30,1	3360	37,5	1958	41	5757	37,9
Ouvriers	10	0,7	143	1,6	252	5,3	405	2,7
Agriculteurs	2	0,1	58	0,6	129	2,7	189	1,2
Total	1466	100	8953	100	4779	100	15198	100

Sources : idem annexe stat. B 4.

	- de 3000 h		3 à 10 000 h		10 à 50 000 h		+ de 50 000 h		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie	15	0,4	2	0,1	8	0,2	20	0,6	45	0,3
Personnel polit.	42	1,1	10	0,2	16	0,5	10	0,3	78	0,5
Propriétaires	329	8,7	289	6,8	172	4,9	143	3,9	933	6,2
Étudiants	93	2,5	118	2,8	149	4,2	171	4,7	531	3,5
“ Capacités ”	334	8,8	373	8,8	322	9,2	339	9,2	1368	9
Fonctionnaires	350	9,2	418	9,9	304	8,7	176	4,8	1248	8,2
(dt subalt.)	(212)	(5,6)	(181)	(4,3)	(170)	(4,8)	(92)	(2,5)	(655)	(4,3)
Employés	434	11,4	709	16,8	702	20	965	26,3	2810	18,5
Commçts, artis.	1949	51,3	2114	50	1711	48,8	1710	46,6	7484	49,2
(dt ngçts et ind.)	(278)	(7,3)	(488)	(11,6)	(471)	(13,4)	(490)	(13,3)	(1727)	(11,3)
Ouvriers	97	2,6	124	2,9	84	2,4	100	2,7	405	2,7
Agriculteurs	125	3,3	43	1	16	0,5	5	0,2	189	1,2
Divers	28	0,7	30	0,7	22	0,6	27	0,7	107	0,7
Total	3796	100	4230	100	3506	100	3666	100	15198	100

Sources : idem annexe stat. B 4 et DUPEUX G. : *Atlas historique...*, op. cit.

	- de 3000 h		3 à 10 000 h		10 à 50 000 h		+ de 50 000 h		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	1257	33,1	1547	36,6	1294	36,9	1284	35	5382	35,4
“ Employés ”	646	17	890	21,1	872	24,8	1057	28,8	3465	22,8

Petits patrons	1671	44	1626	38,4	1240	35,4	1220	33,3	5757	37,9
Ouvriers	97	2,6	124	2,9	84	2,4	100	2,7	405	2,7
Agriculteurs	125	3,3	43	1	16	0,5	5	0,2	189	1,2
Total	3796	100	4230	100	3506	100	3666	100	15198	100

Sources : idem annexe stat. B 6.

Sources : idem annexe stat. B 6.

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie			6	0,4	9	0,4	15	0,4
Personnel politique	2	1,2	22	1,4	18	0,9	42	1,1
Propriétaires	13	7,8	145	9,1	171	8,4	329	8,7
Étudiants	1	0,6	36	2,3	56	2,8	93	2,5
“ Capacités ”	18	10,8	144	9	172	8,5	334	8,8
Fonctionnaires	21	12,7	141	8,8	188	9,2	350	9,2
(dt subalt.)	(8)	(4,8)	(89)	(5,6)	(115)	(5,7)	(212)	(5,6)
Employés	28	16,9	197	12,3	209	10,3	434	11,4
Commçts, artis.	79	47,6	842	52,8	1028	50,5	1949	51,3
(dt ngçts et ind.)	(20)	(12,1)	(103)	(6,5)	(155)	(7,7)	(278)	(7,3)
Ouvriers	2	1,2	26	1,6	69	3,4	97	2,6
Agriculteurs	1	0,6	22	1,4	102	5	125	3,3
Divers	1	0,6	15	0,9	12	0,6	28	0,7
Total	166	100	1596	100	2034	100	3796	100

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie			1	0,1	1	0,1	2	0,1
Personnel politique			9	0,3	1	0,1	10	0,2
Propriétaires	30	7,6	204	7,9	55	4,4	289	6,8
Étudiants	15	3,8	80	3,1	23	1,8	118	2,8
“ Capacités ”	41	10,4	235	9,1	97	7,7	373	8,8
Fonctionnaires	60	15,1	262	10,2	96	7,7	418	9,9
(dt subalt.)	(16)	(4)	(119)	(4,6)	(46)	(3,7)	(181)	(4,3)
Employés	76	19,2	429	16,6	204	16,3	709	16,8
Commçts, artis.	173	43,7	1256	48,7	685	54,6	2114	50

(dt ngcts et ind.)	(60)	(15,1)	(320)	(12,4)	(108)	(8,7)	(488)	(11,6)
Ouvriers			67	2,6	57	4,5	124	2,9
Agriculteurs			18	0,7	25	2	43	1
Divers	1	0,2	19	0,7	10	0,8	30	0,7
Total	396	100	2580	100	1254	100	4230	100

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie	1	0,2	7	0,3			8	0,2
Personnel politique	1	0,2	15	0,6			16	0,5
Propriétaires	18	4	133	5,3	21	3,8	172	4,9
Étudiants	19	4,2	107	4,3	23	4,2	149	4,2
“ Capacités ”	49	10,8	231	9,2	42	7,7	322	9,2
Fonctionnaires	54	11,9	215	8,6	35	6,4	304	8,7
(dt subalt.)	(29)	(6,4)	(119)	(4,7)	(22)	(4)	(170)	(4,8)
Employés	115	25,5	478	19,1	109	19,9	702	20
Commçts, artis.	186	41,2	1267	50,5	258	47,2	1711	48,8
(dt ngcts et ind.)	(54)	(12)	(347)	(13,8)	(70)	(12,8)	(471)	(13,4)
Ouvriers	4	0,9	23	0,9	57	10,4	84	2,4
Agriculteurs	1	0,2	13	0,5	2	0,4	16	0,5
Divers	4	0,9	18	0,7			22	0,6
Total	452	100	2507	100	547	100	3506	100

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie	2	0,5	18	0,8			20	0,6
Personnel politique	1	0,2	7	0,3	2	0,2	10	0,3
Propriétaires	41	9,1	71	3,1	31	3,3	143	3,9
Étudiants	19	4,2	128	5,6	24	2,5	171	4,7
“ Capacités ”	34	7,5	217	9,6	88	9,3	339	9,2
Fonctionnaires	11	2,4	131	5,8	34	3,6	176	4,8
(dt subalt.)	(4)	(0,9)	(68)	(3)	(20)	(2,1)	(92)	(2,5)
Employés	123	27,2	584	25,7	258	27,3	965	26,3
Commçts, artis.	214	47,3	1067	47	429	45,5	1710	46,6
(dt ngcts et ind.)	(79)	(17,4)	(302)	(13,3)	(109)	(11,5)	(490)	(13,3)
Ouvriers	4	0,9	27	1,2	69	7,3	100	2,7
Agriculteurs			5	0,2			5	0,2
Divers	3	0,7	15	0,7	9	1	27	0,7
Total	452	100	2270	100	944	100	3666	100

Sources : idem annexe stat. B 6.

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	68	41	523	32,8	666	32,8	1257	33,1
“ Employés ”	36	21,7	286	17,9	324	16	646	17
Petits patrons	59	35,5	739	46,3	873	42,8	1671	44
Ouvriers	2	1,2	26	1,6	69	3,4	97	2,6
Agriculteurs	1	0,6	22	1,4	102	5	125	3,3
Total	166	100	1596	100	2034	100	3796	100

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	191	48,2	1011	39,2	345	27,5	1547	36,6
“ Employés ”	92	23,2	548	21,2	250	20	890	21,1
Petits patrons	113	28,6	936	36,3	577	45,9	1626	38,4
Ouvriers			67	2,6	57	4,6	124	2,9
Agriculteurs			18	0,7	25	2	43	1
Total	396	100	2580	100	1254	100	4230	100

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	171	37,8	954	38,1	169	30,9	1294	36,9
“ Employés ”	144	31,9	597	23,8	131	23,9	872	24,8
Petits patrons	132	29,2	920	36,7	188	34,4	1240	35,4
Ouvriers	4	0,9	23	0,9	57	10,4	84	2,4
Agriculteurs	1	0,2	13	0,5	2	0,4	16	0,5
Total	452	100	2507	100	547	100	3506	100

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	186	41,1	821	36,2	277	29,3	1284	35

“ Employés ”	127	28,1	652	28,7	278	29,4	1057	28,8
Petits patrons	135	29,9	765	33,7	320	34	1220	33,3
Ouvriers	4	0,9	27	1,2	69	7,3	100	2,7
Agriculteurs			5	0,2			5	0,2
Total	452	100	2270	100	944	100	3666	100

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		1888-1899	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie	1	0,5	16	1,8	11	1,8	28	1,7
Personnel politique	0	0	12	1,3	9	1,5	21	1,2
Propriétaires	9	4,4	58	6,5	27	4,5	94	5,5
Étudiants	4	1,9	8	0,9	11	1,8	23	1,4
“ Capacités ”	37	18	180	20,1	117	19,5	334	19,6
Fonctionnaires	22	10,6	116	12,9	55	9,2	193	11,4
(dont subalternes)	(11)	(5,3)	(49)	(5,5)	(27)	(4,5)	(87)	(5,1)
Employés	54	26,2	160	17,9	120	20	334	19,6
Commerçants, artisans	76	36,9	325	36,3	226	37,7	627	36,8
(dont ngcts et industriels)	(33)	(16)	(119)	(13,3)	(59)	(9,8)	(211)	(12,4)
Ouvriers	1	0,5	10	1,1	10	1,7	21	1,2
Agriculteurs	0	0	5	0,5	10	1,7	15	0,9
Divers	2	1	6	0,7	4	0,6	12	0,7
Total	206	100	896	100	600	100	1702	100

Sources : idem annexe stat. B 4.

	1888-1891		1892-1895		1896-1899		1888-1899	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	95	46,1	463	51,7	265	44,2	823	48,4
“ Employés ”	67	32,5	212	23,7	148	24,6	427	25,1
Petits patrons	43	20,9	206	23	167	27,8	416	24,4
Ouvriers	1	0,5	10	1,1	10	1,7	21	1,2
Agriculteurs	0	0	5	0,5	10	1,7	15	0,9
Total	206	100	896	100	600	100	1702	100

Sources : idem annexe stat. B 4.

	- 3000 h		3 à 10 000 h		10 à 50 000 h		+ 50 000 h		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie	10	2,1	10	2	7	1,9	1	0,3	28	1,7
Personnel politique	11	2,3	3	0,6	5	1,3	2	0,6	21	1,2
Propriétaires	43	8,9	24	4,9	19	5,1	8	2,3	94	5,5
Étudiants	7	1,4	5	1	5	1,3	6	1,7	23	1,4
“ Capacités ”	106	21,9	114	23,1	65	17,5	49	13,9	334	19,6
Fonctionnaires	70	14,4	61	12,4	45	12,1	17	4,8	193	11,4
(dont subalternes)	(33)	(6,8)	(25)	(5,1)	(22)	(5,9)	(7)	(2)	(87)	(5,1)
Employés	54	11,2	82	16,6	69	18,5	129	36,5	334	19,6
Commerçants, artisans	165	34,1	187	38	148	39,8	127	36	627	36,8
(dont ngcts et indust.)	(54)	(11,2)	(65)	(13,2)	(53)	(14,2)	(39)	(11)	(211)	(12,4)
Ouvriers	3	0,6	3	0,6	4	1,1	11	3,1	21	1,2
Agriculteurs	13	2,7	2	0,4	0	0	0	0	15	0,9
Divers	2	0,4	2	0,4	5	1,4	3	0,8	12	0,7
Total	484	100	493	100	372	100	353	100	1702	100

Sources : idem annexe stat. B 6.

	- 3000 h		3 à 10 000 h		10 à 50 000 h		+ 50 000 h		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	269	55,6	258	52,3	177	47,6	118	33,4	823	48,4
“ Employés ”	88	18,2	108	21,9	96	25,8	136	38,5	427	25,1
Petits patrons	111	22,9	122	24,8	95	25,5	88	25	416	24,4
Ouvriers	3	0,6	3	0,6	4	1,1	11	3,1	21	1,2
Agriculteurs	13	2,7	2	0,4	0	0	0	0	15	0,9
Total	484	100	493	100	372	100	353	100	1702	100

Sources : idem annexe stat. B 6.

	Président		Vice-président		Secrétaire		Trésorier		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie	17	3,2	10	2,3	1	0,2	0	0	28	1,7
Personnel politique	15	2,8	3	0,7	2	0,5	1	0,3	21	1,2
Propriétaires	37	7	30	7	14	3,3	13	4,2	94	5,5

Étudiants	4	0,8	3	0,7	11	2,5	5	1,6	23	1,4
“ Capacités ”	159	30	83	19,4	46	10,6	46	14,8	334	19,6
Fonctionnaires	50	9,4	40	9,4	70	16,1	33	10,7	193	11,4
(dont subalternes)	(9)	(1,7)	(9)	(2,1)	(45)	(10,3)	(24)	(7,7)	(87)	(5,1)
Employés	49	9,3	63	14,8	141	32,4	81	26,2	334	19,6
Commerçants, artisans	186	35,1	184	43,1	140	32,2	117	37,7	627	36,8
(dont ngcts et indust.)	(76)	(14,3)	(63)	(14,8)	(41)	(9,4)	(31)	(10)	(211)	(12,4)
Ouvriers	1	0,2	5	1,2	5	1,1	10	3,2	21	1,2
Agriculteurs	6	1,1	2	0,5	4	0,9	3	1	15	0,9
Divers	6	1,1	4	0,9	1	0,2	1	0,3	12	0,7
Total	530	100	427	100	435	100	310	100	1702	100

Sources : idem annexe stat. B 4.

	Président		Vice-président		Secrétaire		Trésorier		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	352	66,4	225	52,7	141	32,4	105	33,9	823	48,4
“ Employés ”	61	11,5	74	17,3	186	42,8	106	34,2	427	25,1
Petits patrons	110	20,8	121	28,3	99	22,8	86	27,7	416	24,4
Ouvriers	1	0,2	5	1,2	5	1,1	10	3,2	21	1,2
Agriculteurs	6	1,1	2	0,5	4	0,9	3	1	15	0,9
Total	530	100	427	100	435	100	310	100	1702	100

Sources : idem annexe stat. B 4.

Sources : Presse de l'époque.

1^{er} avril : Tours, Indre-et-Loire, 80 participants.

9 septembre : St-Genis, Gironde.

19 mai : Montaigu, Vendée.

20 septembre : Périgueux, Dordogne, 44 participants.

Mai : St-Vincent-de-Thyrosse, Basses-Pyrénées.

15 septembre : Neufchâteau, Vosges.

23 mars : Yvetot, Seine-Inférieure, 158 participants

Avril (Pâques) : Saumur, Maine-et-Loire, 60 participants.

Avril (Pâques) : Bordeaux, Gironde, 150 participants.

11 mai : Clermont, Oise.

25 mai : Tours, Indre-et-Loire.

25 mai : Nancy, Meurthe-et-Moselle.

25 et 26 mai : Bayonne, Basses-Pyrénées.

15, 16 et 17 août : Charleville, Ardennes, 78 participants.

10 mai : Pau, Basses-Pyrénées.

17 et 18 mai : Épinal, Vosges.

14 juin : Montauban, Tarn-et-Garonne, 200 participants.

12 juillet : Sources de la Seine, Côte d'Or.

Août : St-Genis, Gironde.

24 avril : Cahors, Lot, 115 participants.

22 mai : Théron, Dordogne.

25 et 26 mai : Mont-de-Marsan, Landes.

3 juillet : Concarneau, Finistère.

Juillet : Sarlat, Dordogne, 163 participants.

Août : St-Genis, Gironde.

4 septembre : Jarnac, Charente.

16 avril : Byans, Doubs.

14 mai : Baud, Morbihan.

21 et 22 mai : Chaumont, Haute-Marne, 300 participants.

3 septembre : Châteaulin, Finistère.

Neufchâteau, Vosges.

Liste des vélodromes français

Agen (Lot-et-Garonne)	400 mètres	ciment	virages bien relevés
Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône)	340	mâchefer	virages peu relevés
Aix-les-Bains (Savoie)	400	ciment	virages déf., doiv. être refaits
Amiens	333 33	-	virages relevés
Arcachon (Gironde)	402 ¼ mille	-	piste de 1 ^{er} ordre
Aulnay-les-Bondy	200	ciment	virages relevés
Ault (Somme)	200	terre battue	virages peu relevés
Bagnères-de-Bigorre (Hautes-Pyrénées)	300	-	virages bien relevés
Bayonne (Basses-Pyrénées)	325	mâchefer	virages relevés
Besançon (Doubs)	333	terre battue	virages peu relevés
Bordeaux (Mondésir)	402 22	ciment	virages relevés
Bordeaux (Parc)	333	-	à peu près circul., piste 1 ^{er} ordre
Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais)	333	mâchefer	virages plats
Brest	325	sable	
Calais, Vélodrome de Civry	333	gravier	virages peu relevés
Calais, - Victor Hugo	326	mâchefer	-
Cannes	333 33	-	-
Châtillon-sur-Seine	400	terre battue	-
Cherbourg (Manche)		gravier	
Choisy-le-Roy	250	ciment	virages peu relevés
Cognac (Charente)	416	-	virages peu relevés
Compiègne (Oise)	333	-	piste de 1 ^{er} ordre
Dijon (Côte-d'Or)	400	ciment	largeur 7 m., piste de 1 ^{er} ordre
Evreux (Eure)	333	-	excellente piste

Illiers (Eure-et-Loir)	500	mâchefer	-
Jarnac (Charente)	304	ciment	virages peu relevés
Libourne (Gironde)	333	-	virages relevés
Lille (Nord)	400	ciment	piste de 1 ^{er} ordre
Luisant, près Chartres	333 33	-	virages relevés
Lyon, Vélodrome Route de Genas	500	mâchefer	-
Lyon , - Tête d'Or	333	ciment	-
Marmande (Lot-et-Garonne)	333	terre battue	-
Marseille	400	lattes de bois	
Mayenne (Mayenne)	325	mâchefer	virages non relevés
Meaux (Seine-et-Marne)	250	-	virages relevés
Meudon (2 ^{ème} Terrasse)	333		virages peu relevés
Mézières	333 33		-
Mont-de-Marsan (Landes)	400	terre battue	-
Montfermeil(Les Sept Iles)	400	ciment	-
Montgeron (Seine-et-Oise)	400	mâchefer	excellente piste
Montluçon (Allier)	400	-	virages relevés
Montmorency (Allier)	250	ciment	-
Montpellier (Hérault)	250	terre battue	virages bien relevés
Nice	333	ciment	
<i>Oran (Algérie)</i>	333	<i>macadam</i>	<i>virages bien relevés</i>
Paris-Arts libéraux	333	bois	piste d'hiver
Paris-Bois de Boulogne	527	macadam	virages plats
Paris-Bois de Vincennes (piste municipale)	400	ciment	piste de 1 ^{er} ordre
Paris-Buffalo	333	-	-
Paris-Champ-de-Mars	535	macadam	virages plats
Paris-Clignancourt	200	ciment	virages relevés
Paris-Est	333	-	piste de 1 ^{er} ordre
Paris-La Seine	500	pavé de bois	-
Pau (Basses-Pyrénées)	350	macadam	largeur 7 mètres
Reims (Marne)	333	ciment	virages relevés
Rennes (Ille-et-Vilaine)	400	terre battue	virages relevés 33%
Romilly-sur-Seine (Aube)	400	-	virages relevés
Rouen (Seine-Inférieure)	333	ciment	virages bien relevés
Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord)	400	-	virages relevés
Saint-Étienne (Loire)	500	scories et sable	-
Saumur (Maine-et-Loire)	333	mâchefer	virages bien relevés
Toulouse (Haute-Garonne)	402	ciment	-
Troyes (Aube)	375	terre battue	piste forme d'un arc
Valence-sur-Rhône (Drôme)	333	-	virages peu relevés
Valenciennes (Nord)	333	mâchefer	-
Vannes (Morbihan)	320	macadam	virages relevés

Source : Annuaire de l'U.V.F., 1895, pp. 115-117.

Nota : Sur l'exemplaire consulté (Bibliothèque du Trocadéro) ont été ajoutés à la main les quatre vélodromes d'Aulnay, Montfermeil, Meudon et de la Tête d'Or. La liste n'est cependant pas complète. N'y figurent pas par exemple la piste que M. Martin signale à Annonay (édification en 1890) ou celle de Cholet réalisée en 1889.

Source : MARTIN M. : *Grande enquête...*, op. cit.

Allier : 2 vélodromes

Moulins : 333 mètres, coaltar, relèvements de 60%, propriété exclusive de la *Société vélocipédique moulinoise* (1897).

Montluçon : 333 mètres, terre (1897).

Ardèche : 4 vélodromes

Annonay : 303 mètres, terre (1890).

Largentière : 200 mètres, terre (1896).

Privas : 200 mètres, terre (1894).

Tournon : 333 mètres, terre (1895).

Aude : 2 vélodromes

Carcassonne : 333 mètres, terre (1895).

Narbonne : 205 mètres, ciment (1896).

Aveyron : 1 vélodrome

Villefranche-de-Rouergue : Vélodrome du Petit Languedoc, 491 mètres, terre (1895).

Bouches-du-Rhône (" Au pays de Mireille ") : 1 vélodrome

Arles : Vélodrome de Saint-Roch, 250 mètres, ciment (1895). (M. Martin ne fait qu'une incursion dans le département et ne traite que d'Arles).

Cantal : 1 vélodrome

Saint-Flour : 300 mètres, terre (1896).

Corrèze : 1 vélodrome

Brive : 333 mètres, terre, " très agréablement situé à l'Est de la ville ".

Dordogne : 2 vélodromes

- Belvès : 250 mètres (1896).

- Le Bugue : 333 mètres (1896).

Drôme : 2 vélodromes

Valence : Vélodrome des Baumes, 333 mètres, terre (1894).

Tain-Tournon : 333 mètres, terre (1896).

Haute-Garonne : 4 vélodromes

Toulouse : Vélodrome du Bazacle, 402,32 mètres, ciment (1893).

Vélodrome du Pré Catelan, 187 mètres, petite piste en ciment, un virage plutôt défectueux.

Grenade : à 25 km de Toulouse, sur route de Montauban.

Saint-Gaudens : Vélodrome du Piqué, 280 mètres, virage à 40%, largeur 7 mètres dont 5 cimentés.

Gard : 2 vélodromes

Nîmes : 333 mètres, ciment.

Beaucaire : Vélodrome municipal, terre, bien situé, virages en bois.

Gironde : 8 vélodromes

Bordeaux : Vélodrome du Parc, 333,33 mètres (succède au vélodrome St-Augustin).

Vélodrome de Mondésir, aux abords de Bordeaux, 400 mètres.

Arcachon : 402 mètres, ciment.

Blaye : 250 mètres, terre, plutôt défectueux.

Langon : 300 mètres, terre, médiocre.

Leprieux : 333 mètres, terre, très bien relevé.

Libourne : 333 mètres, ciment.

Lormont : 400 mètres, terre.

Hérault : 2 vélodromes

Montpellier : Vélodrome montpelliérain, 250 mètres, terre, “ ne répond guère aux exigences actuelles ” (1893).

Béziers : Vélodrome bittérois, 333 mètres, terre, virages en bois, bien tracé, bien aménagé pour le public (1897).

Landes : 1 vélodrome construit par le *Véloce-club montois*

Mont-de-Marsan : 400 mètres, virages bien relevés (27%), piste étroite en terre (1893).

Loire : 2 vélodromes

Saint-Étienne : 508 mètres, terre, parc de l'Étivalière (1892).

Roanne : 310 mètres, terre (1896).

Lot-et-Garonne : 3 vélodromes

Agen : Vélodrome de Sembel, 400 mètres, ciment, relèvement 30%, société civile (1895).

Marmande : Vélodrome Bourrillon, terre (1894), virages en planches (1896), tout en bois, relèvement 50% (1897).

Casteljaloux : terre.

Puy-de-Dôme : 1 vélodrome

Issoire : 250 mètres, terre, dans propriété privée.

Basses Pyrénées : 4 vélodromes

Bayonne : Vélodrome des Glacis, 333 mètres, mi-ciment, mi-mâchefer (1892).

+ manège-vélodrome créé par le marchand de cycles Noë Boyer : 200 mètres, ciment (1896).

Salies-de-Béarn : 300 mètres, terre, bien relevé (1896).

Pau : Vélodrome du Parc Beaumont (1885).

Hautes-Pyrénées : 2 vélodromes

Tarbes : 370 mètres, terre.

Bagnères-de-Bigorre : Vélodrome du Stand, 300 mètres, terre (1894).

Pyrénées orientales : 3 vélodromes

Perpignan : 333 mètres, ciment (1895).

200 mètres, terre (1895).

Amélie-les-Bains : 300 mètres, terre.

Nota : Entre parenthèses figure l'année de création des vélodromes.

Sources : *Annuaire de l'U.V.F.*, 1895 et *Revue du T.C.F.*, février 1895-janvier 1896.

Département	U.V.F.	T.C.F.	Département	U.V.F.	T.C.F.
Ain	33	31	Lot	9	1
Aisne	38	93	Lot-et-Garonne	20	42
Allier	40	82	Lozère	0	2
Alpes (Basses)	6	19	Maine-et-Loire	26	122
Alpes (Htes)	3	2	Manche	20	58
Alpes-Maritimes	24	307	Marne	50	90
Ardèche	18	16	Marne (Hte)	19	33
Ardennes	16	42	Mayenne	2	48
Ariège	9	15	Meurthe-et-Moselle	111	85
Aube	5	54	Meuse	13	41
Aude	12	28	Morbihan	9	60
Aveyron	13	8	Nièvre	53	27
Bouches du Rhône	159	190	Nord	43	312
Calvados	34	144	Oise	85	159
Cantal	9	10	Orne	32	81
Charente	87	80	Pas-de-Calais	25	172
Charente-Inférieure	44	96	Puy-de-Dôme	23	106
Cher	50	28	Pyrénées (Basses)	33	89
Corrèze	8	18	Pyrénées (Htes)	8	47
Corse	11	7	Pyrénées-Orientales	23	39
Côte d'Or	34	88	Rhône	193	297
Côtes du Nord	12	37	Saône (Hte)	20	20
Creuse	5	9	Saône-et-Loire	39	151
Dordogne	53	44	Sarthe	44	164
Doubs	20	83	Savoie	3	62
Drôme	54	64	Savoie (Hte)	25	20
Eure	35	127	Seine	2582	7713
Eure-et-Loir	48	111	(dont Paris)	2115	6777
Finistère	59	62	Seine-Inférieure	88	362
Gard	23	59	Seine-et-Marne	196	168
Garonne (Hte)	29	56	Seine-et-Oise	430	743
Gers	4	6	Sèvres (Deux)	30	24
Gironde	369	302	Somme	45	138
Hérault	15	221	Tarn	11	17
Ille-et-Vilaine	156	110	Tarn-et-Garonne	7	5
Indre	28	14	Var	45	68
Indre-et-Loire	149	160	Vaucluse	14	23

Isère	29	75	Vendée	19	89
Jura	14	65	Vienne	12	60
Landes	6	31	Vienne (Hte)	35	37
Loir-et-Cher	60	75	Vosges	33	68
Loire	30	45	Yonne	37	91
Loire (Hte)	3	8	Terr.-de-Belfort	15	10
Loire-Inférieure	133	283	Total	6560	15498
Loiret	46	149			

	Paris		Province		Total	
	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%
Aristocratie	10	2,5	5	1,3	15	1,9
Personnel politique	0	0	0	0	0	0
Propriétaires	24	5,9	24	6,1	48	6
Étudiants	23	5,7	16	4,1	39	4,9
“ Capacités ”	37	9,2	44	11,2	81	10,2
Fonctionnaires	15	3,7	42	10,7	57	7,1
(dont subalternes)	(10)	(2,5)	(12)	(3,1)	(22)	(2,8)
Employés	149	36,9	101	25,7	250	31,4
Commerçants, artis.	131	32,4	148	37,7	279	35
(dont ngcts et ind.)	(43)	(10,6)	(47)	(12)	(90)	(11,3)
Ouvriers	0	0	1	0,2	1	0,1
Agriculteurs	0	0	1	0,2	1	0,1
Divers	15	3,7	11	2,8	26	3,3
Total	404	100	393	100	797	100

Sources : *Revue du Touring-club de France*, janvier-juin 1893 .

	Paris		Province		total	
	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%
Notables	157	38,9	177	45,1	334	41,9
“ Employés ”	159	39,3	113	28,8	272	34,1
Petits patrons	88	21,8	101	25,7	189	23,8
Ouvriers	0	0	1	0,2	1	0,1
Agriculteurs	0	0	1	0,2	1	0,1
Total	404	100	393	100	797	100

Sources : *Revue du Touring-club de France*, janvier-juin 1893.

	Paris		Province		Total	
	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%
Aristocratie	23	7,6	28	6,3	51	6,9
Personnel politique	5	1,7	4	0,9	9	1,2
Propriétaires	29	9,6	44	10	73	9,8
Étudiants	29	9,6	13	2,9	42	5,6
“ Capacités ”	45	14,9	82	18,6	127	17,1
Fonctionnaires	34	11,2	95	21,5	129	17,3
(dont subalternes)	(11)	(3,6)	(15)	(3,4)	(26)	(3,5)
Employés	64	21,2	42	9,5	106	14,2
Commerçants, artisans	57	18,9	120	27,1	177	23,8
(dont négcts et ind.)	(25)	(8,3)	(40)	(9)	(65)	(8,7)
Ouvriers	1	0,3	1	0,2	2	0,3
Agriculteurs	0	0	7	1,6	7	1
Divers	15	5	6	1,4	21	2,8
Total	302	100	442	100	744	100

Sources : Revue du Touring-club de France, décembre 1895.

	Paris		Province		Total	
	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%
Notables	194	64,3	297	67,2	491	66
“ Employés ”	75	24,8	57	12,9	132	17,7
Petits patrons	32	10,6	80	18,1	112	15
Ouvriers	1	0,3	1	0,2	2	0,3
Agriculteurs	0	0	7	1,6	7	1
Total	302	100	442	100	744	100

Sources : Revue du Touring-club de France, décembre 1895.

Type d'activité	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	Total
Tir	11	75	812	408	311	240	528	1291	1077	644	427	367	487	348	7026
Gymnastique	2	18	194	104	64	84	85	84	90	82	79	96	124	86	1192
Tir + Gym.	2	12	376	125	64	60	62	97	138	95	68	98	79	62	1338
Prép. milit.	0	1	28	16	19	29	40	79	170	132	102	178	220	127	1141
Soc. conscr.	15	106	1410	653	458	413	715	1551	1475	953	676	739	910	623	10 697

Cyclisme	3	22	54	44	40	42	39	46	59	55	45	54	54	25	582
Sports + autres act.	0	0	12	18	44	75	136	208	218	247	237	243	265	188	1891
Sports athl.	2	17	39	65	63	80	80	101	189	173	157	189	260	134	1549
Sports méca.	1	3	3	5	13	9	5	22	35	26	22	13	15	16	188
Sports d'eau	1	5	13	6	14	28	16	20	22	15	20	26	20	20	226
Hippisme	1	14	37	106	72	23	26	15	22	20	15	9	26	30	416
Excursions	0	5	2	11	9	12	22	15	31	24	32	34	40	30	267
Divers	0	3	10	15	18	11	22	25	33	32	36	53	62	51	371
Sports sauf cyclisme	5	47	116	226	233	238	307	406	550	537	519	567	688	469	4908
Total	23	175	1580	923	731	693	1061	2003	2084	1545	1240	1360	1652	1117	16187

Sources : *Journal officiel* (1901-1914).

Sources : *Journal officiel* (1901-1914) ; Dénombrement de la population de la France en 1906.

Département	Soc. conscriptives		Soc. sportives		Département	Soc. conscriptives		Soc. sportives	
	Nbre	Taux	Nbre	Taux		Nbre	Taux	Nbre	Taux
Ain	97	2,8	30	0,9	Lot	14	0,6	5	0,2
Aisne	393	7,4	98	1,8	Lot-et-Garonne	72	2,6	45	1,6
Allier	58	1,4	33	0,8	Lozère	5	0,4	2	0,2
Alpes(Basses)	51	4,5	4	0,3	Maine-et-Loire	130	2,5	85	1,7
Alpes (Htes)	20	1,9	7	0,6	Manche	118	2,4	41	0,8
Alpes-Mmes	174	5,2	67	2	Marne	226	5,2	68	1,6
Ardèche	51	1,5	32	0,9	Marne (Hte)	149	6,7	44	2
Ardennes	95	3	37	1,2	Mayenne	40	1,3	36	1,2
Ariège	17	0,8	9	0,4	Meurthe-et-Moselle	273	5,3	126	2,4
Aube	156	6,4	41	1,7	Meuse	186	6,6	44	1,6
Aude	63	2	42	1,4	Morbihan	54	0,9	55	1
Aveyron	39	1	13	0,3	Nièvre	72	2,3	34	1,1
B. du Rhône	40	0,5	205	2,7	Nord	563	3	186	1
Calvados	119	2,9	76	1,9	Oise	192	4,7	88	2,1
Cantal	59	2,6	16	0,7	Orne	55	1,7	66	2,1
Charente	75	2,1	35	1	Pas-de-Calais	443	4,4	91	1
Charente-Inf.	143	3,1	61	1,3	Puy-de-Dôme	109	2	39	1
Cher	51	1,5	31	0,9	Pyrénées (Basses)	53	1,2	74	1,7
Corrèze	21	0,6	6	0,2	Pyrénées (Htes)	39	1,9	14	0,7
Corse	14	0,5	3	0,1	Pyrénées-Orientales	7	0,3	8	0,4
Côte d'Or	368	0,3	96	2,7	Rhône	151	1,7	140	1,6
Côtes-du-Nord	85	1,4	52	0,8	Saône (Hte)	74	2,8	13	0,5
Creuse	83	3	10	0,4	Saône-et-Loire	139	2,3	50	0,8

Dordogne	74	1,6	20	0,4	Sarthe	56	1,3	67	1,6
Doubs	144	4,8	75	2,5	Savoie	69	2,7	25	1
Drôme	65	2,2	18	0,6	Savoie (Hte)	74	2,8	30	1,2
Eure	161	4,9	76	2,3	Seine	430	1,1	559	1,5
Eure-et-Loir	149	5,4	63	2,3	(dont Paris)	(262)	(0,9)	(395)	(1,4)
Finistère	102	1,3	50	0,6	Seine-Inférieure	305	3,5	178	2,1
Gard	37	0,9	37	0,9	Seine-et-Marne	296	8,2	95	2,6
Garonne(Hte)	66	1,5	58	1,3	Seine-et-Oise	310	4,1	263	3,5
Gers	27	1,2	20	0,9	Sèvres (Deux)	158	4,7	42	1,2
Gironde	232	2,8	219	2,6	Somme	219	4,1	120	2,2
Hérault	79	1,6	79	2,6	Tarn	59	1,8	32	1
Ille-et-Vilaine	128	2,1	80	1,3	Tarn-et-Garonne	23	1,2	27	1,4
Indre	52	1,8	17	0,6	Var	31	0,9	39	1,2
Indre-et-Loire	132	3,9	39	1,1	Vaucluse	31	1,3	36	1,5
Isère	138	2,4	108	2	Vendée	113	2,5	33	0,7
Jura	92	3,5	25	1	Vienne	170	5,1	23	0,7
Landes	33	1,1	67	2,3	Vienne (Hte)	68	1,8	22	0,6
Loir-et-Cher	91	3,3	34	1,2	Vosges	241	5,7	103	2,4
Loire	157	2,4	82	1,3	Yonne	155	4,9	58	1,8
Loire (Hte)	41	1,3	22	0,7	Terr.-de-Belfort	24	2,5	26	2,7
Loire-Infre	92	1,4	112	1,7	Total	10 697	2,7	5490	1,4
Loiret	337	9,2	53	1,4					

Département	Localités pourvues					Nombre de sociétés				
	C.I. dpt	C.I. arrt	C.I. canton	commune	Total	C.I. dpt	C.I. arrt	C.I. canton	commune	Total
Ain	1	1	7	3	12	2	1	7	3	13
Aisne	1	4	8	5	18	1	5	8	5	19
Allier	1	2	5	1	9	3	2	5	1	11
Alpes (Basses)	1	1	1	0	3	1	1	1	0	3
Alpes (Htes)	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
Alpes-Maritimes	1	1	3	0	5	8	3	7	0	18
Ardèche	1	0	4	1	6	2	0	9	1	12
Ardennes	0	4	2	1	7	0	7	2	1	10
Ariège	1	2	1	0	4	1	3	1	0	5
Aube	1	2	2	0	5	7	3	3	0	13
Aude	1	3	3	4	11	2	7	6	5	20
Aveyron	1	2	3	0	6	1	2	3	0	6
B.-du-Rhône	1	2	7	2	12	37	8	9	2	56
Calvados	1	4	6	1	12	4	6	6	1	17

Cantal	1	2	0	0	3	1	2	0	0	3
Charente	1	2	5	2	10	1	5	5	2	13
Charente-Infre	1	5	12	1	19	1	8	14	1	24
Cher	1	1	6	2	10	3	1	7	2	13
Corrèze	1	1	1	0	3	1	1	1	0	3
Corse	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1
Côte-d'Or	1	2	8	0	11	6	3	8	0	17
Côtes-du-Nord	1	3	3	0	7	1	3	3	0	7
Creuse	1	3	2	0	6	1	4	2	0	7
Dordogne	1	4	7	0	12	1	5	7	0	13
Doubs	1	2	3	6	12	6	5	8	8	27
Drôme	1	1	6	2	10	4	1	8	2	15
Eure	1	3	10	7	21	4	4	12	7	27
Eure-et-Loir	1	3	8	3	15	2	4	9	3	18
Finistère	1	4	1	1	7	1	5	1	2	9
Gard	1	1	8	1	11	4	3	8	1	16
Garonne (Hte)	1	3	3	1	8	23	3	3	1	30
Gers	1	1	1	1	4	1	1	1	1	4
Gironde	1	4	11	18	34	15	9	14	19	57
Hérault	1	2	8	4	15	2	6	8	4	20
Ille-et-Vilaine	1	4	2	0	7	3	8	2	0	13
Indre	1	3	5	0	9	2	5	6	0	13
Indre-et-Loire	1	2	7	2	12	4	3	7	2	16
Isère	1	3	6	4	14	3	5	9	4	21
Jura	1	3	5	2	11	1	4	6	2	13
Landes	1	1	6	1	9	2	2	7	1	12
Loir-et-Cher	1	1	3	0	5	3	1	3	0	7
Loire	1	2	4	4	11	12	5	6	5	28
Loire (Hte)	1	1	1	1	4	2	1	1	1	5
Loire-Infre	1	3	7	4	15	5	5	8	4	22
Loiret	1	2	3	1	7	2	3	3	1	9
Lot	1	1	3	1	6	1	1	3	1	6
Lot-et-Gar.	1	3	5	3	12	4	5	6	3	18
Lozère	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1
Maine-et-Loire	1	4	6	4	15	3	5	6	4	18
Manche	1	3	5	0	9	1	4	6	0	11
Marne	1	4	3	2	10	1	16	3	2	22
Marne (Hte)	1	2	2	1	6	3	2	3	1	9
Mayenne	1	1	3	2	7	2	1	3	2	8
Meurthe-et-Mos.	1	2	5	4	12	9	4	6	4	23
Meuse	1	2	2	1	6	1	7	2	1	11
Morbihan	1	3	4	0	8	2	4	4	0	10
Nièvre	1	2	8	6	17	3	3	11	6	23

Nord	1	6	23	54	84	12	16	41	58	127
Oise	1	2	7	3	13	1	3	9	3	16
Orne	1	1	7	3	12	3	2	7	3	15
Pas-de-Calais	1	4	7	8	20	3	8	13	10	34
Puy-de-Dôme	1	3	2	1	7	3	3	2	1	9
Pyrénées (Bses)	1	3	3	1	8	1	5	4	1	11
Pyrénées (Htes)	1	0	0	0	1	3	0	0	0	3
Pyrénées (Or.)	1	0	1	0	2	1	0	1	0	2
Rhône	1	1	4	5	11	30	3	4	5	42
Saône (Hte)	1	2	2	0	5	1	3	2	0	6
Saône-et-Loire	1	2	10	1	14	2	4	12	1	19
Sarthe	1	3	9	7	20	3	4	9	7	23
Savoie	1	3	3	0	7	1	4	3	0	8
Savoie (Hte)	1	1	8	1	11	1	1	8	1	11
Seine	1	1	18	27	47	257	5	56	41	359
Seine-Infre	1	4	6	6	17	6	12	11	7	36
Seine-et-Marne	1	4	5	0	10	3	6	6	0	15
Seine-et-Oise	1	5	12	27	45	10	7	19	31	67
Sèvres (Deux)	1	3	3	0	7	2	4	4	0	10
Somme	1	3	7	5	16	7	4	7	5	23
Tarn	1	3	9	0	13	3	3	10	0	16
Tarn-et-Garonne	1	2	8	3	14	2	4	9	3	18
Var	1	2	4	6	13	1	7	7	7	22
Vaucluse	1	3	8	2	14	4	5	13	2	24
Vendée	1	2	3	1	7	1	2	3	1	7
Vienne	1	3	2	2	8	5	4	3	2	14
Vienne (Hte)	1	2	5	0	8	4	2	6	0	12
Vosges	1	4	7	7	19	1	6	7	7	21
Yonne	1	3	4	1	9	2	3	4	1	10
Terr.-de-Belfort	1	0	1	2	4	4	0	1	2	7
Total	84	203	439	283	1009	594	346	579	315	1834

Sources : THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1911 et Dénombrement de la population de la France en 1911.

	- 3000 h		3 à 10 000 h		10 à 50 000 h		+ 50 000 h		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie	3	0,6	2	0,6	0	0	0	0	5	0,3
Personnel politique	12	2,5	1	0,3	4	1,5	0	0	17	1
Propriétaires	28	5,8	7	2	12	4,7	11	2	58	3,6
Étudiants	4	0,8	4	1,2	6	2,4	20	3,6	34	2,1

“ Capacités ”	22	4,6	35	10	19	7,5	24	4,4	100	6,1
Fonctionnaires	32	6,7	25	7,1	16	6,3	17	3,1	90	5,5
(dont subalternes)	(22)	(4,6)	(13)	(3,8)	(10)	(3,9)	(16)	(2,9)	(61)	(3,6)
Employés	67	14	74	21,1	65	25,6	152	27,7	358	22
Commerçants, artisans	250	52,2	166	47,4	124	48,8	194	35,4	734	45
(dont ngcts et indust.)	(18)	(3,8)	(24)	(6,9)	(19)	(7,5)	(36)	(6,6)	(97)	(5,9)
Ouvriers	9	1,9	33	9,4	6	2,4	122	22,3	170	10,4
Agriculteurs	52	10,9	1	0,3	1	0,4	1	0,2	55	3,4
Divers	0	0	2	0,6	1	0,4	7	1,3	10	0,6
Total	479	100	350	100	254	100	548	100	1631	100

Sources : Arch. dép. et mun.

Sources : Arch. dép. et mun.

	- 3000 h		3 à 10 000 h		10 à 50 000 h		+ 50 000 h		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	97	20,2	87	24,9	67	26,4	99	18,1	350	21,5
“ Employés ”	89	18,6	87	24,9	75	29,5	168	30,6	419	25,6
Petits patrons	232	48,4	142	40,5	105	41,3	158	28,8	637	39,1
Ouvriers	9	1,9	33	9,4	6	2,4	122	22,3	170	10,4
Agriculteurs	52	10,9	1	0,3	1	0,4	1	0,2	55	3,4
Total	479	100	350	100	254	100	548	100	1631	100

	1900-19061		1907-1914		1900-1914	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie	5	1,1	0	0	5	0,6
Personnel politique	4	0,9	2	0,5	6	0,7
Propriétaires	23	5	14	3,4	37	4,2
Étudiants	3	0,6	1	0,2	4	0,5
“ Capacités ”	63	13,7	23	5,5	86	9,8
Fonctionnaires	34	7,4	31	7,4	65	7,4
(dont subalternes)	(23)	(5)	(21)	(5)	(44)	(5)
Employés	106	23,1	104	24,9	210	23,9
Commerçants, artisans	187	40,8	163	39	350	39,9
(dont ngcts et industriels)	(43)	(9,4)	(21)	(5)	(64)	(7,3)
Ouvriers	26	5,7	67	16	93	10,6
Agriculteurs	5	1,1	10	2,4	15	1,7
Divers	3	0,6	3	0,7	6	0,7

Total 459 100 418 100 877 100

Sources : idem annexe stat. B 4.

	1900-1906		1907-1914		1900-1914	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	155	33,7	74	17,7	229	26,2
“ Employés ”	129	28,1	125	29,9	254	28,9
Petits patrons	144	31,4	142	34	286	32,6
Ouvriers	26	5,7	67	16	93	10,6
Agriculteurs	5	1,1	10	2,4	15	1,7
Total	459	100	418	100	877	100

Sources : Arch. dép. et mun.

	Président		Vice-président		Secrétaire		Trésorier		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	69	51,5	49	38	20	18,5	17	19,3	155	33,7
“ Employés ”	18	13,4	29	22,5	49	45,4	33	37,5	129	28,1
Petits patrons	41	30,6	45	34,9	26	24,1	32	36,4	144	31,4
Ouvriers	5	3,7	5	3,9	13	12	3	3,4	26	5,7
Agriculteurs	1	0,8	1	0,7	0	0	3	3,4	5	1,1
Total	134	100	129	100	108	100	88	100	459	100

Sources : Arch. dép. et mun.

	Président		Vice-président		Secrétaire		Trésorier		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	33	27,5	15	14,2	11	11,1	15	16,1	74	17,7
“ Employés ”	24	20	34	32,1	48	48,5	19	20,4	125	29,9
Petits patrons	46	38,3	32	30,2	24	24,2	40	43	142	34
Ouvriers	14	11,7	22	20,7	14	14,2	17	18,3	67	16
Agriculteurs	3	2,5	3	2,8	2	2	2	2,2	10	2,4
Total	120	100	106	100	99	100	93	100	418	100

Sources : Arch. dép. et mun.

Source : *L'Auto*, année 1913.

Amicale de l'épicerie (devient Nouveau groupement sportif de l'épicerie).

Association sportive de la boucherie.

Club amical Julien Damoy.

Fédération sportive de l'alimentation.

Groupe sportif de l'épicerie.

Club athlétique de la Société Générale.

Groupe sportif de la Compagnie Algérienne.

Groupe sportif du Crédit Lyonnais.

Association sportive de la coiffure.

Sporting-club de la coiffure.

Club amical sportif des employés de commerce.

Mutualité hôtelière.

Union sportive hôtelière parisienne.

Amical cycle Clément-Gladiator.

Groupe sportif de la Maison Michelin.

3- Panhard-Levassor athlétique-club.

4- Société de secours mutuel des usines Clément-Gladiator.

Amicale sportive des P.T.T.

Association sportive des P.T.T.

Association des instituteurs.

4- Union vélocipédique de la Préfecture de la Seine.

Union sportive du livre.

Vélo-club du livre.

Club amical de la Compagnie générale des voitures à Paris.

Club sportif des Chemins de fer de l'État.

Comité central de l'Union sportive des transports de France.

Groupe cycliste des Chemins de fer de l'Est.

Union cycliste du Chemin de fer du Nord.

Union sportive du P.L.M..

Union touristique des Chemins de fer.

en 1901 et 1913.

Sources : *Revue du T.C.F.*, février 1901-janvier 1902 et février 1913-janvier 1914.

Département	1901	1913	Département	1901	1913
Ain	85	85	Lot	8	20
Aisne	123	59	Lot-et-Garonne	37	26
Allier	33	47	Lozère	9	26
Alpes (Basses)	20	43	Maine-et-Loire	60	106
Alpes (Htes)	26	59	Manche	58	45
Alpes-Maritimes	181	396	Marne	168	154
Ardèche	41	62	Marne (Hte)	38	38
Ardennes	124	91	Mayenne	33	20
Ariège	9	19	Meurthe-et-Moselle	121	205
Aube	59	63	Meuse	79	55
Aude	43	51	Morbihan	31	24
Aveyron	10	39	Nièvre	23	39
Bouches du Rhône	115	255	Nord	533	204
Calvados	63	46	Oise	91	83
Cantal	43	20	Orne	52	39
Charente	36	33	Pas-de-Calais	106	121
Charente-Inférieure	32	63	Puy-de-Dôme	44	51
Cher	22	40	Pyrénées (Basses)	31	80
Corrèze	9	23	Pyrénées (Htes)	11	21
Corse	11	18	Pyrénées-Orientales	28	74
Côte d'Or	84	79	Rhône	313	689
Côtes du Nord	40	29	Saône (Hte)	40	38
Creuse	17	24	Saône-et-Loire	69	96
Dordogne	18	50	Sarthe	57	46
Doubs	97	146	Savoie	74	98
Drôme	85	66	Savoie (Hte)	44	211
Eure	57	88	Seine	3330	4472
Eure-et-Loir	36	27	(dont Paris)	2816	3583
Finistère	52	62	Seine-Inférieure	193	185
Gard	32	79	Seine-et-Marne	117	124
Garonne (Hte)	46	86	Seine-et-Oise	309	538

Gers	18	25	Sèvres (Deux)	15	31
Gironde	129	259	Somme	80	42
Hérault	70	218	Tarn	27	39
Ille-et-Vilaine	83	64	Tarn-et-Garonne	19	26
Indre	23	22	Var	76	99
Indre-et-Loire	53	68	Vaucluse	26	46
Isère	117	277	Vendée	24	38
Jura	34	71	Vienne	47	37
Landes	12	29	Vienne (Hte)	24	45
Loir-et-Cher	30	50	Vosges	46	73
Loire	94	138	Yonne	50	58
Loire (Hte)	18	22	Terr.-de-Belfort	35	82
Loire-Inférieure	93	117	Total	9066	12213
Loiret	67	60			

	Paris		Province		Total	
	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%
Aristocratie	14	4,2	21	3,7	35	3,9
Personnel politique	1	0,3	5	0,9	6	0,7
Propriétaires	16	4,9	51	9,1	67	7,5
Étudiants	49	14,9	51	9,1	100	11,2
“ Capacités ”	55	16,7	107	19	162	18,2
Fonctionnaires	49	14,9	137	24,3	186	20,9
(dont subalternes)	(16)	(4,8)	(26)	(4,6)	(42)	(4,7)
Employés	71	21,6	91	16,2	162	18,2
Commerçants, artis.	55	16,7	89	15,8	144	16,1
(dont ngcts et ind.)	(30)	(9,1)	(55)	(9,8)	(85)	(9,5)
Ouvriers	1	0,3	0	0	1	0,1
Agriculteurs	0	0	4	0,7	4	0,4
Divers	18	5,5	7	1,2	25	2,8
Total	329	100	563	100	892	100

Source : Revue du Touring-club de France, juillet 1901.

	Paris		Province		total	
	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%
Notables	216	65,7	408	72,5	624	70
“ Employés ”	87	26,4	117	20,8	204	22,9
Petits patrons	25	7,6	34	6	59	6,6
Ouvriers	1	0,3	0	0	1	0,1

Agriculteurs	0	0	4	0,7	4	0,4
Total	329	100	563	100	892	100

Source : Revue du Touring-club de France, juillet 1901.

	Paris		Province		Total	
	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%
Aristocratie	20	5,1	27	4	47	4,4
Personnel politique	1	0,3	5	0,7	6	0,6
Propriétaires	31	7,9	81	12,1	112	10,6
Étudiants	45	11,5	36	5,4	81	7,6
“ Capacités ”	85	21,8	118	17,6	203	19,2
Fonctionnaires	39	10	95	14,2	134	12,7
(dont subalternes)	(9)	(2,3)	(30)	(4,5)	(39)	(3,7)
Employés	71	18,2	111	16,6	182	17,2
Commerçants,artis.	86	22,1	181	27,1	267	25,2
(dont ngcts et ind.)	(59)	(15,2)	(115)	(17,3)	(174)	(16,4)
Ouvriers	4	1	1	0,2	5	0,5
Agriculteurs	0	0	8	1,2	8	0,7
Divers	8	2,1	6	0,9	14	1,3
Total	390	100	669	100	1059	100

Source : Revue du Touring-club de France, juillet 1913.

	Paris		Province		total	
	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%	Nbre de cand.	%
Notables	279	71,6	453	67,7	732	69,1
“ Employés ”	80	20,5	141	21,1	221	20,9
Petits patrons	27	6,9	66	9,8	93	8,8
Ouvriers	4	1	1	0,2	5	0,5
Agriculteurs	0	0	8	1,2	8	0,7
Total	390	100	669	100	1059	100

Source : Revue du Touring-club de France, juillet 1913.

Département	68-70	80-82	1887	1891	1895	1909	Département	68-70	80-82	1887	1891	1895	1909
Ain			1	17	13		Lot			3	4		6
Aisne	1		5	20	19		Lot-et-Gar.	4	7	8	14		18
Allier			3	17	11		Lozère				1		1
Alpes-Bses				1	3		Maine-et-L.	2	2	5	15		18
Alpes-Htes				1	1		Manche				15		11

Alpes-Mmes			3	17	18	Marne	2	2	5	8	18	22	
Ardèche			3	13	12	Marne-Hte				2	7	9	
Ardennes			1	10	10	Mayenne	1		1	2	4	8	
Ariège			2	4	5	M.-et-Mlle		1	2	3	10	23	
Aube	1	1	3	9	13	Meuse			1	3	7	11	
Aude	1		4	8	17	Morbihan	1			1	6	10	
Aveyron				2	6	Moselle	1						
B.-du-Rhône	1	1	3	5	30	Nièvre					11	23	
Calvados			2	4	12	Nord			2	15	53	127	
Cantal			1	1	3	Oise	1	1		6	22	16	
Charente	1		2	4	16	Orne				3	15	15	
Charente-Inf.			3	7	23	Pas-de-Cal.	1	1	3	10	31	34	
Cher	1		3	9	13	Puy-de-D.				3	8	9	
Corrèze			1	2	3	Pyrénées-Bses		1	3	3	6	11	
Corse				2	1	Pyrénées-Htes			1	1	3	3	
Côte-d'Or	1	1	4	16	17	Pyrénées-Or.			1	1	6	2	
Côtes-du-N.			4	12	7	Rhône	1	6	2	5	33	42	
Creuse				2	7	Saône-Hte				2	5	6	
Dordogne	1		2	2	8	Saône-et-Loire	1	3		4	15	19	
Doubs	1	1		3	18	Sarthe		1	1	3	17	23	
Drôme	1		4	10	15	Savoie			1	3	4	8	
Eure	1		3	5	21	Savoie-Hte				1	6	11	
Eure-et-L.	1		1	1	14	Seine	2	5	6	20	293	359	
Finistère			2	8	9	(dont Paris)	(2)	(5)	(5)	(16)	(226)	(257)	
Gard	1		4	12	16	Seine-Infre	4	3	4	12	32	36	
Garonne-Hte	1	2	2	5	14	Seine-et-M.				1	5	20	15
Gers			2	2	5	Seine-et-O.	1		2	9	47	67	
Gironde	1	4	3	6	49	Sèvres-Deux	2			2	8	10	
Hérault		1	1	5	17	Somme		3	3	7	17	23	
Ille-et-Vil.	1	2	1	4	12	Tarn	1		1	2	9	16	
Indre			1	5	13	Tarn-et-Gar.		1	1	2	11	18	
Indre-et-L.	1	1	1	4	15	Var			1	4	13	22	
Isère		1	4	8	17	Vaucluse	2		1	2	12	24	
Jura			3	10	13	Vendée	1	1	1	3	9	7	
Landes			2	2	4	Vienne			1	2	11	14	
Loir-et-Cher		1		2	4	Vienne-Hte				2	4	12	
Loire	1	1	1	2	13	Vosges				5	14	21	
Loire-Hte				3	5	Yonne			2	2	13	10	
Loire-Infre			1	3	15	Ter.-de-Belf.				1	6	7	
Loiret	1		1	3	8	Total	40	52	97	308	1390	1834	

Sources : Arch. dép. et mun. ; presse de l'époque ; KOBAYASHI K. : *Histoire du vélo*..., op. cit. ; *Annuaire de l'U.V.F.*, 1887 ; BAUDRY de SAUNIER L. : *Histoire générale*..., op. cit., pp. 301-309 ; THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général*..., op. cit., 1897 et 1911.

Nombre d'occurrences	1887		1888-1899		1900-1914	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Répandre l'usage du vélocipède	77	85	128	62	35	31
Propager le sport vélocipédique	5	5	44	21	52	46
Pratiquer d'autres sports			13	6	30	27
Favoriser l'amitié	10	11	68	33	39	35
Accroître l'émulation	7	8	3	1		
Intégrer la collectivité locale	50	55	67	32	24	21
Avoir des contacts avec les sociétés similaires	39	43	31	15	8	7
Organiser des courses	87	96	79	38	49	44
Pratiquer le tourisme	43	47	114	55	63	56
Valoriser les bienfaits de la pratique	26	29	68	33	18	16
Procurer des avantages aux adhérents	29	32	71	34	26	23
Participer à l'effort militaire	3	3	50	24	21	19
Améliorer le matériel	31	34	7	3	2	2

Nota.

Si, pour la période initiale, tous les statuts collectés ont été pris en compte, pour les deux autres, la statistique retient les statuts de dix départements dispersés géographiquement et représentant la diversité économique (départements industriels-départements agricoles) et démographique (ville-campagne) de la France : les Alpes-maritimes, les Bouches-du-Rhône, le Doubs, le Finistère, la Haute-Garonne, le Lot, la Meurthe-et-Moselle, le Nord, la Sarthe et le Vaucluse.

	- de 21 M.		21-30 M.		31-50 M.		+ de 50 M.		Total		Nbre moyen de membres / société
	Nb. Soc.	%	Nb. Soc.	%	Nb. Soc.	%	Nb. Soc.	%	Nb. Soc.	%	
1868-1887	22	37,9	23	39,7	10	17,2	3	5,2	58	100	26,5
1888-1899	138	23,6	252	43,2	152	26	42	7,2	584	100	30
1900-1914	11	17,7	32	51,6	12	19,4	7	11,3	62	100	31,2

Congrès	Date	Ville	Lieu	Président
1881	6 février (fondation)	Paris	Café Marengo, siège S.V.M.	P. Devillers, <i>Sport vélocipédique Parisien</i>
1881	25 septembre	Paris	Siège de la S.V.M.	E. Varlet, <i>Bicycle-club de Lyon</i>
1882	14 et 15 août	Grenoble	Mairie	Idem
1883	23 juin	Agen	Mairie	Idem
1884	27 septembre	Paris		Idem

			Café Terrasse, siège <i>S.V.M.</i>	
1885	30 et 31 mai	Bordeaux	Siège du <i>Véloce-club bordelais</i>	Baron Séguier, <i>Véloce-club béarnais</i>
1886	16 octobre	Paris	Siège de la <i>S.V.M.</i>	J. Messine, <i>Véloce-club montpelliérain</i>
1887	8 et 9 octobre	Pau	Siège du <i>Véloce-club béarnais</i>	Baron Séguier, <i>Véloce-club béarnais</i>
1888	1 et 2 septembre	Paris	Siège du <i>Cercle de la pédale</i>	G. Thomas, <i>Vélo-club agenais</i>
1889	6 et 7 juillet	Paris	Salle du Grand Orient	Idem
1890	29 et 30 août	Paris	idem	Idem
1891	31 août et 1er septembre	Paris	Mairie du IVème	idem
1892	30 septembre et 1er octobre	Paris	Bourse du commerce	L. d'Iriart d'Etcheparre, <i>Véloce-club béarnais</i>
1893	6 et 7 octobre	Paris	Idem	idem
1894	27 au 29 septembre	Paris	idem	Idem
1895	12 et 13 juillet (extraordinaire)	Paris	Salle du Grand Orient	Idem
1896	10 et 11 avril	Paris	Bourse du commerce	H. Pagis, <i>S. vélocipédique métropolitaine</i>
1897	9 octobre	Paris	Mairie du 1er	idem
1898	8 et 9 octobre	Paris	idem	Idem
1899	14 octobre	Paris	Idem	idem
1900	13 octobre	Paris	idem	A. Riguelle
1901	15 octobre	Paris	Salle du Grand Orient	Idem
1902	15 octobre	Lyon	Amphi. Fac. de Lettres	idem
1903	15 octobre	Bordeaux	Athénée municipal	L. d'Iriart d'Etcheparre
1904	15 octobre	Paris	Mairie du IXème	idem
1905	14 octobre	Nantes	Hôtel de ville	Idem
1906	13 octobre	Paris	Mairie du IXème	Idem
1907	12 octobre	Dijon	Foyer du théâtre	C. Humbert
1908	15 octobre	Paris	Mairie du IXème	Idem
1909	15 octobre	Nancy	Salle des Fêtes de l'Exposition	idem
1910	15 octobre	Paris	Mairie du IXème	Idem
1911	14 octobre	Roubaix	Hôtel de ville	L. Breton
1912	15 octobre	Paris	Mairie du IXème	Idem
1913	14 octobre	Paris	idem	idem

Sources : presse de l'époque.

Sources : idem annexe stat. D 1.

	1868-1887		1888-1899		1900-1914	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Association	1	0,8	17	1	101	4,5
Cercle	2	1,6	39	2,2	33	1,5
Club	70	55,1	617	35,4	728	32,6
Groupe			3	0,2	22	1
Société	9	7,1	155	8,9	107	4,8
Union	5	3,9	240	13,8	554	24,8
<u>Formes elliptiques</u>						
Sport	29	22,8	115	6,6	74	3,3
Cycle, Vélo	2	1,6	191	10,9	138	6,2
Cyclist (es)	2	1,6	44	2,5	15	0,7
Pédale	1	0,8	212	12,1	202	9,1
Étoile			6	0,3	59	2,6
Amicale	1	0,8	42	2,4	69	3,1
Jeune	1	0,8	4	0,2	38	1,7
Touristes			17	1	15	0,7
Divers	4	3,1	43	2,5	76	3,4
Total	127	100	1745	100	2231	100

	1868-1887		1888-1899		1900-1914	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Vélo	103	81,1	991	56,8	550	24,7
Bicycle	7	5,5	3	0,2	1	0,1
Cycle	9	7,1	303	17,4	408	18,3
Pédale	1	0,8	225	12,9	194	8,6
Touristes	2	1,6	60	3,4	42	1,9
Double activité	0	0	13	0,7	61	2,7
Allusion sportive	1	0,8	82	4,7	813	36,4
Sans allusion sportive	4	3,1	68	3,9	162	7,3
Total	127	100	1745	100	2231	100

Années	Vélocipèdes Ordinaires Nombre	Vélocipèdes à machine motrice Nombre	Produit de l'impôt en francs
<i>Régime de l'imposition à la taxe directe</i>			
1893	151 043		941 366
1894	203 026		1 982 686
1895	256 084		2 522 789
1896	329 816		3 272 340
1897	408 869		4 060 801
1898	483 414		4 858 645
1899	831 739	7117	4 338 821
1900	975 878	11 252	5 474 975
1901	1 094 286	12 482	6 293 401
1902	1 191 554	15 188	6 921 239
1903	1 310 223	19 816	7 622 744
1904	1 520 458	27 435	8 615 385
1905	1 653 769	29 954	9 677 327
1906	1 790 679	31 863	10 487 051
<i>Régime de l'imposition à la taxe indirecte</i>			
1907	2 059 740	27 473	6 508 896
1908	2 244 594	27 215	7 060 362
1909	2 471 040	26 840	7 735 200
1910	2 697 406	27 061	8 416 950
1911	2 980 985	28 641	9 286 647
1912	3 168 521	30 418	9 870 579
1913	3 477 973	35 141	10 855 611
1914	3 552 447	37 761	11 110 473

Sources : Bulletin statistique et de législation comparée..., op. cit..

Nota.

Sources : Arch. dép. et mun. ; presse de l'époque ; THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1897 et 1911 ; Dénombrement de la population de la France en 1896 et en 1911.

Département	1895	1909	Département	1895	1909
-------------	------	------	-------------	------	------

	<i>Sociétés</i>	<i>Taux</i>	<i>Sociétés</i>	<i>Taux</i>		<i>Sociétés</i>	<i>Taux</i>	<i>Sociétés</i>	<i>Taux</i>
Ain	17	4,9	13	3,8	Lot	4	1,7	6	2,9
Aisne	20	3,7	19	3,5	Lot-et-Garonne	14	4,9	18	6,7
Allier	17	4	11	2,7	Lozère	1	0,8	1	0,8
Alpes (Basses)	1	0,9	3	2,8	Maine-et-Loire	15	2,3	18	3,7
Alpes (Htes)	1	0,9	1	1	Manche	15	3	11	2,3
Alpes-Maritimes	17	5,9	18	5	Marne	18	4,1	22	5
Ardèche	13	3,6	12	3,6	Marne (Hte)	7	3	9	4,2
Ardennes	10	3,1	10	3,1	Mayenne	4	1,3	8	2,7
Ariège	4	1,9	5	2,5	Meurthe-et-Moselle	10	2,1	23	4,1
Aube	9	3,6	13	5,4	Meuse	7	2,4	11	4
Aude	17	5,5	20	6,3	Morbihan	6	1,1	10	1,7
Aveyron	2	0,5	6	1,6	Nièvre	11	3,3	23	7,7
Bouches du Rhône	30	4,4	56	6,7	Nord	53	2,9	127	6,4
Calvados	12	2,9	17	4,3	Oise	22	5,5	16	3,9
Cantal	1	0,4	3	1,3	Orne	15	4,5	15	4,9
Charente	16	4,6	13	3,8	Pas-de-Calais	31	3,4	34	3,2
Charente-Inférieure	23	5,1	24	5,3	Puy-de-Dôme	8	1,5	9	1,5
Cher	9	2,6	13	3,9	Pyrénées (Basses)	6	1,4	11	2,5
Corrèze	2	0,6	3	1	Pyrénées (Htes)	3	1,4	3	1,5
Corse	2	0,7	1	0,3	Pyrénées-Orientales	6	2,9	2	0,9
Côte d'Or	16	4,4	17	4,9	Rhône	33	3,9	42	4,7
Côtes du Nord	12	1,8	7	1,2	Saône (Hte)	5	1,8	6	2,3
Creuse	2	0,8	7	2,6	Saône-et-Loire	15	2,4	19	3
Dordogne	8	1,7	13	3	Sarthe	17	4	23	5,5
Doubs	18	6	27	9	Savoie	4	1,6	8	3,2
Drôme	10	3,3	15	5,2	Savoie (Hte)	6	2,3	11	4,3
Eure	21	6,2	27	8,4	Seine	293	8,9	359	8,9
Eure-et-Loir	14	5	18	6,6	(dont Paris)	(226)	(8,5)	(257)	(8,9)
Finistère	8	1,1	9	1,1	Seine-Inférieure	32	3,9	36	4,1
Gard	12	2,9	16	4,1	Seine-et-Marne	20	5,6	15	4,1
Garonne (Hte)	14	3,1	30	7,2	Seine-et-Oise	47	7	67	8,2
Gers	5	2	4	1,8	Sèvres (Deux)	8	2,3	10	3
Gironde	49	6,1	57	6,8	Somme	17	3,1	23	4,4
Hérault	17	3,6	20	4,2	Tarn	9	2,7	16	4,9
Ille-et-Vilaine	12	1,9	13	2	Tarn-et-Garonne	11	5,5	18	9,9
Indre	5	1,7	13	4,5	Var	13	4,2	22	6,7
Indre-et-Loire	15	4,2	16	4,7	Vaucluse	12	5,1	24	10,1
Isère	17	3	21	3,8	Vendée	9	2	7	1,6
Jura	10	3,8	13	5,2	Vienne	11	3,3	14	4,2
Landes	4	1,4	12	4,2	Vienne (Hte)	4	1,1	12	3,1
Loir-et-Cher	4	1,4	7	2,6	Vosges	14	3,3	21	5,3
Loire	13	2,1	28	4,4	Yonne	13	3,9	10	3,3

Loire (Hte)	3	1	5	1,2	Terr.-de-Belfort	6	6,8	7	6,9
Loire-Inférieure	15	2,3	22	3,3					
Loiret	8	2,2	9	2,5	Total	1390	3,6	1834	4,6

Département	1894	1900	1906	1914	Département	1894	1900	1906	1914
Ain	4,6	23	60	123,6	Loiret	9,2	44,6	100,4	170,5
Aisne	6,7	29,7	55,8	88,9	Lot	1,2	7,5	19	51,4
Allier	3,5	18,2	41,6	94,7	Lot-et-Garonne	6,9	26,3	57,8	133
Alpes (Basses)	2,1	9,8	26,4	60,2	Lozère	0,6	3,6	8,7	30
Alpes (Htes)	1,5	9,1	18,7	46,2	Maine-et-Loire	7	31,9	66,4	155,9
Alpes-Maritimes	2,8	24,6	25	47,2	Manche	2,9	10,8	24,2	59,9
Ardèche	1,3	7,5	18,2	48,9	Marne	12,1	44,3	76,5	129,9
Ardennes	7,6	28	55,4	97,4	Marne (Hte)	7,1	28,1	61,1	108,1
Ariège	1,6	6	15,5	47,1	Mayenne	3,8	16,3	38	91,9
Aube	12	48,4	89,4	154,4	Meurthe-et-Moselle	6,4	28,7	57,7	94,7
Aude	3	14,2	25,3	77,9	Meuse	6,8	30	56,8	104,2
Aveyron	1	4,9	10,9	44,3	Morbihan	2,1	7,9	14,1	39,6
Bouches-du-Rhône	4,3	22	27,7	56,5	Nièvre	4,4	19,4	45,2	95,8
Calvados	5,4	22,7	46,1	102,5	Nord	3,2	23,8	46,6	96,3
Cantal	1,1	4,5	10,6	32,7	Oise	10,6	47,8	83,9	143,8
Charente	4,6	18,7	32,1	80,8	Orne	5,2	21	46,5	105,6
Charente-Inférieure	6,3	26,1	50,6	120,5	Pas-de-Calais	3,7	18,4	38,7	81,6
Cher	4,2	21,3	61,3	114,8	Puy-de-Dôme	1,7	7,8	16,1	42,1
Corrèze	1	4,3	7,2	30,8	Pyrénées (Basses)	2,7	10,6	18,4	62,5
Corse	0,1	1	1	?	Pyrénées (Htes)	1,5	9,2	15,8	60,2
Côte d'Or	8,7	40,6	81,8	133,2	Pyrénées-Orientales	1,7	8,4	13,1	49,6
Côtes-du-Nord	2	7,6	22,4	58,6	Rhône	5,5	27,8	40,6	64,6
Creuse	1,5	5,2	12,9	39	Saône (Hte)	5,4	22,6	48,6	142,7
Dordogne	2,6	11,5	25,2	72,6	Saône-et-Loire	5	22,6	48,2	112,9
Doubs	8,1	29,7	54,7	109	Sarthe	6,6	24,9	57,2	125
Drôme	4,4	24,3	53,2	121,5	Savoie	2,3	12	22,4	55,9
Eure	10	40,8	80,5	137,6	Savoie (Hte)	3	14,5	33,7	76,6
Eure-et-Loir	10,1	42,5	96,8	150	Seine	11,6	57,9	71,3	84,1
Finistère	1,7	7,6	16,5	40,9	Seine-Inférieure	6,5	26,6	44,8	86,6
Gard	2,6	19,7	34,7	79,1	Seine-et-Marne	14,1	60,4	106,4	175,1
Garonne (Hte)	3,2	18,5	39,5	86,1	Seine-et-Oise	13	58,2	89,9	144,3
Gers	2,4	11,2	31,1	96	Sèvres (Deux)	3,2	13,1	36,1	101,2
Gironde	6,5	28,7	48,2	108,8	Somme	6,4	26,5	50,5	103
Hérault	2,5	14,8	24,9	79,3	Tarn	2,1	10,5	26,7	88,6
Ille-et-Vilaine	3,8	15,5	33,6	90,4	Tarn-et-Garonne	2,5	14,9	41,6	105,6

Indre	2,3	12,3	43,8	104,1	Var	3,3	19,8	28,8	61,8
Indre-et-loire	9,2	39,7	90,3	159,1	Vaucluse	3,6	30,8	55,9	135,4
Isère	3,7	19,4	36,3	84,5	Vendée	2,4	10,1	24,5	76,7
Jura	5,2	22,8	49,6	104,4	Vienne	3,9	16,4	42,9	102,3
Landes	2,5	9,5	29	110,6	Vienne (Hte)	1,8	7,2	14,5	41,7
Loir-et-Cher	7,1	36,6	90,3	159,7	Vosges	5,5	25,1	52,5	98,8
Loire	3	13,1	25,2	55	Yonne	8,3	35,7	70,8	120
Loire (Hte)	0,8	4,6	9,2	25,3	Terr.-de-Belfort	9,1	37,1	59,8	?
Loire-Inférieure	4,1	19,7	39,5	102,4	France	5,3	25,3	45,6	89,7

Sources : *Bulletin statistique et de législation comparée* (1895, 1901, 1907 et 1915) et Dénombrement de la population de la France en 1896, 1901, 1906 et 1911.

	- de 1000 h.		1000 à 1999 h.		2000 à 2999 h.		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
1880-1882	0	0	1	100	0	0	1	100
1887	1	20	1	20	3	60	5	100
1891	2	6,3	13	40,6	17	53,1	32	100
1895	65	20,8	129	41,2	119	38	313	100
1909	144	29	196	39,4	157	31,6	497	100

Sources : Arch. dép. et mun. ; presse de l'époque ; *Annuaire de l'U.V.F.*, 1887 ; BAUDRY de SAUNIER L. : *Histoire générale...*, op. cit., pp. 301-309 ; THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1897 et 1911 ; Dénombrement de la population de la France en 1881, 1886, 1891, 1896 et 1911.

Blabla

Source : DUPEUX G. : *Atlas historique...*, op. cit., carte 2. L'auteur n'inclut " les communes de banlieue qu'à partir du moment où leur population agglomérée atteignait le chiffre de 3000 personnes ".



1.Alfortville 2.Arcueil-Cachan 3.Argenteuil 4.Asnières 5.Aubervilliers 6.Bagnolet 7.Bezons 8.Bobigny
 9.Boulogne 10.Le Bourget 11.Charenton 12.Chatillon 13.Choisy-le-Roi 14.Clichy 15.Colombes
 16.Courbevoie 17.Courneuve 18.Fontenay/s/B. 19.Gennevilliers 20.Gentilly 21.L'Isle-St-D. 22.Issy-les-M.
 23.Ivry 24.Joinville-le-Pt 25.Levallois-P. 26.Les Lilas 27.Maisons-A. 28.Malakoff 29.Meudon 30.Montreuil
 31.Montrouge 32.Nanterre 33.Neuilly 34.Noisy-le-Sec 35.Pantin 36.Le Pré St-G. 37.Puteaux 38.Romainville
 39.St-Cloud 40.St-Denis 41.St-Mandé 42.St-M.-d.-f. 43.St-Maurice 44.St-Ouen 45.Sèvres 46.Suresnes
 47.Vanves 48.Villejuif 49.Vincennes 50.Vitry-sur-S.

Sources : Presse de l'époque ; BAUDRY de SAUNIER L. : *Histoire générale...*, op. cit., pp. 301-309 ;
 THÉVIN F. et HOURY C. : *Annuaire général...*, op. cit., 1897 et 1911.

1891 : 3 localités pour 3 sociétés

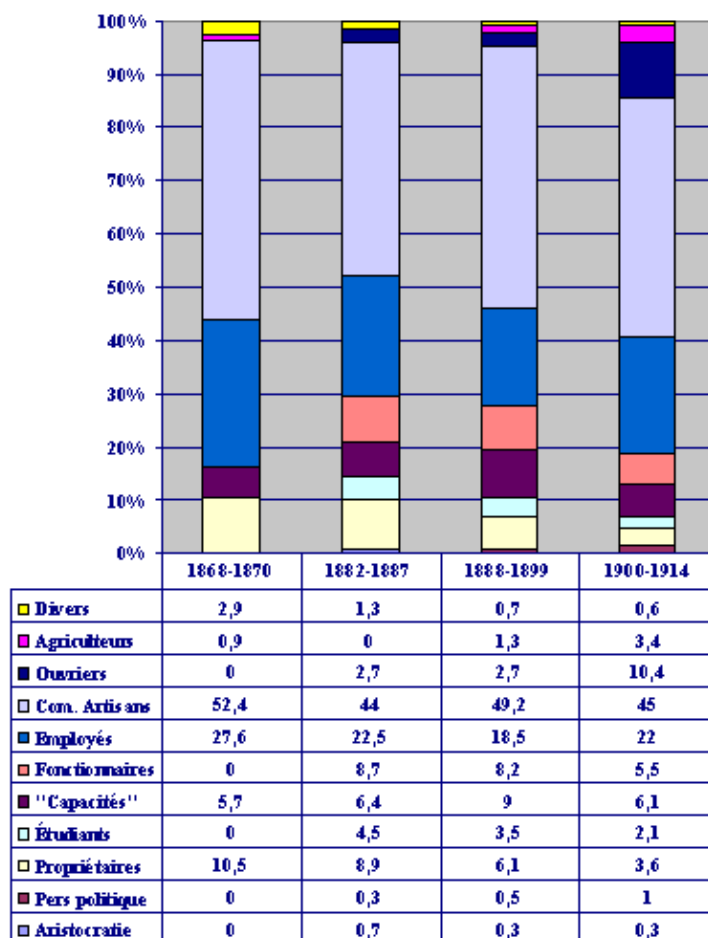
Seine :

Clichy, Puteaux et St-Maur-des-Fossés (déjà en 1887 pour cette dernière).

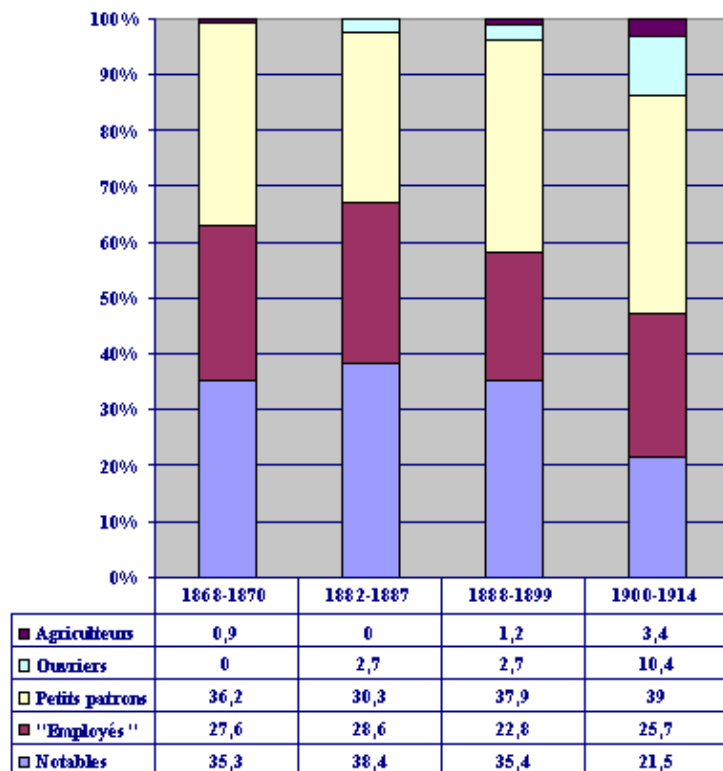
1895 : 31 localités pour 43 sociétés

1909 : 39 localités pour 96 sociétés

Sources : Arch. dép. et mun. et CHÉRIÉ A. et M. : *Annuaire général...*, op. cit.



Sources : idem annexe stat. D 11.



blabla

Union vélocipédique d'Épernay (1887) : 45,45 %. Arch. dép. Marne, 87M 30.

Véloce-club de Pusignan (1898) : 11,7 %. Arch. dép. Isère, 99M 1.

Véloce-club de Commercy (1895) : 15,38 %. Arch. dép. Meuse, 251M 1.

Flers-Pédale (1895) : 15,62 %. Arch. dép. Orne, M 1045.

Société vélocipédique de Fourchambault (1895) : 16,07 %. Arch. dép. Nièvre, M 5012.

Vélo-club de Montceau (1891) : 20 %. Arch. dép. Saône-et-Loire, M 428.

Avenir cycliste de St-Barthélémy (1897) : 21,42 %. Arch. dép. Maine-et-Loire, 40M 30.

Vélo taneysien (1899) : 21,73 %. Arch. dép. Nièvre, M 5012.

Union vélocipédique de Bessèges (1893) : 22,22 %. Arch. dép. Gard, 4M 273.

Véloce-club de St-Hilaire-St-Florent (1898) : 22,58 %. Arch. dép. Maine-et-Loire,

40M 30.

La Roue cassée (Mouvoux, 1898) : 23,8 %. Arch. dép. Nord, M 222/1886.

La Gragnotto (Toulouse, 1898) : 27,27 %. Arch. dép. Haute-Garonne, 13M 84.

Société vélocipédique de Valentigney (1888) : 30 %. Arch. dép. Doubs, M 1382.

Sport athlétique de Sézanne (1899) : 33,33 % ; Arch. dép. Marne, 84M 89.

Les gais pédaleurs de Tourcoing (1899) : 40 %. Arch. dép. Nord, M 222/2141.

Véloce-club de Cousolre (1896) : 41,4 %. Arch. dép. Nord, M 222/164.

Les joyeux pédaleurs de Tourcoing (1898) : 43,5 %. Arch. dép. Nord, M 222/2143.

Union ouvrière turquennoise (1896) : 47,4 %. Arch. dép. Nord, M 222/2141.

Vélophile stéphanois (1896) : 47,6 %. Arch. dép. Loire UDP 427.

Union vélocipédique de Pérenchies (1897) : 50 %. Arch. dép. Nord, M 222/1912.

La Pédale des Champs Élysées (Tourcoing, 1899) : 52,4 %. Arch. dép. Nord,
M 222 / 2144.

Société cycliste d'Hérimoncourt (1897) : 60 %. Arch. dép. Doubs, M 1386.

Vélo-sport houplinois (1897) : 61,9 %. Arch. dép. Nord, M 222/312.

Pédale ouvrière de Lens (1899) : 67,74 %. Arch. dép. Pas-de-Calais, M 2300.

Société vélocipédique de Rohecourt (1894) : 86,66 %. Arch. dép. Haute-Marne,
105M 7.

Cycle amical de Maubeuge (1898) : 95,9 %. Arch. dép. Nord, M 222/1864.

Sport-voyage-club de St-Étienne (1901) : 21,7 %. Arch. dép. Loire, UDP 427.

Union sportive de Ruillé (1908) : 22,7 %. Arch. dép. Sarthe

Union cycliste tarbaise (1902) : 25 %. Arch. dép. Hautes-Pyrénées, 4M 128.

Pédale moncéenne (1909) : 27,8 %. Arch. dép. Sarthe

Francs pédaleurs de Roubaix (1900) : 36,4 %. Arch. dép. Nord, M 222/2031.

Vélo Mandols de Marseille (1901) : 43,5 %. Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 4M 862.

Petite vitesse de Coudekerque-Branche (1900) : 45,4 %. Arch. dép. Nord M 222/163.

Jeunesse cycliste de Roubaix (1900) : 45,4 %. Arch. dép. Nord M 222/2031.

Joyeuse pédale de St-Étienne (1900) : 61,3 %. Arch. dép. Loire, UDP 427.

Cyclistes voyageurs de Roubaix (1900) : 61,5 %. Arch. dép. Nord, M 222/2031.

Vélo-club algérien (1901) : 63,3 %. Arch. Dép. Nord, M 222/2031.

Union vélocipédique de Bessé (1906) : 86,1 %. Arch. dép. Sarthe

Union sportive du Paris-Orléans de Tours (1900) : 100 %. Arch. dép. Indre-et-Loire.

	1877-1887		1888-1899		1900-1914	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Aristocratie	5	5,9	28	1,7	5	0,6
Personnel politique	0	0	21	1,2	6	0,7
Propriétaires	4	4,8	94	5,5	37	4,2
Étudiants	3	3,6	23	1,4	4	0,5
“ Capacités ”	5	5,9	334	19,6	86	9,8
Fonctionnaires	12	14,3	193	11,4	65	7,4
(dont subalternes)	(6)	(7,1)	(87)	(5,1)	(44)	(5)
Employés	25	29,8	334	19,6	210	23,9
Commerçants, artisans	30	35,7	627	36,8	350	39,9
(dont ngcts et indust.)	(13)	(15,5)	(211)	(12,4)	(64)	(7,3)
Ouvriers			21	1,2	93	10,6
Agriculteurs			15	0,9	15	1,7
Divers			12	0,7	6	0,7
Total	84	100	1702	100	877	100

Sources: Arch. dép. et mun. et CHÉRIÉ A. et M. : *Annuaire général...*, op. cit.

	1877-1887		1888-1899		1900-1914	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
Notables	36	42,9	823	48,4	229	26,2
Employés	31	36,9	427	25,1	254	28,9
Petits patrons	17	20,2	416	24,4	286	32,6
Ouvriers	0	0	21	1,2	93	10,6
Agriculteurs	0	0	15	0,9	15	1,7
Total	84	100	1702	100	877	100

Sources : idem annexe stat. D 14.

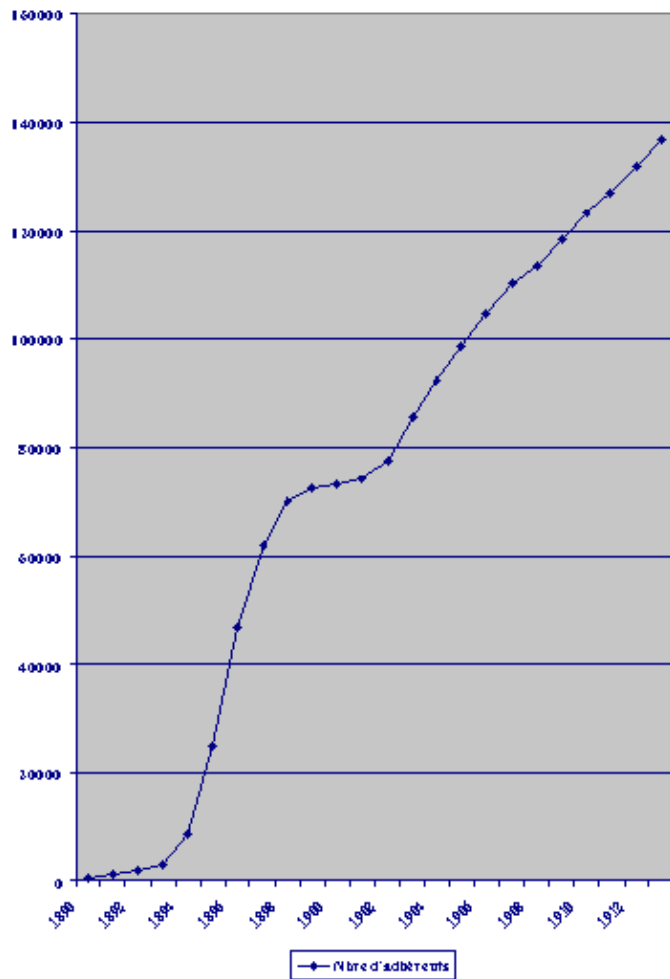
Membres actifs	1868-1887		1888-1899		1900-1914	
	Nbre de soc.	%	Nbre de soc.	%	Nbre de soc.	%
Moins de 6 F.	4	4,1	115	17,7	71	23,8
6 F.	14	14,3	231	35,4	119	39,8
7 à 11 F.	15	15,3	45	6,9	7	2,3
12 F.	34	34,7	193	29,6	87	29,1
Plus de 12 F.	31	31,7	68	10,4	15	5
Total	98	100	652	100	299	100

Sources : Arch. dép. et mun.

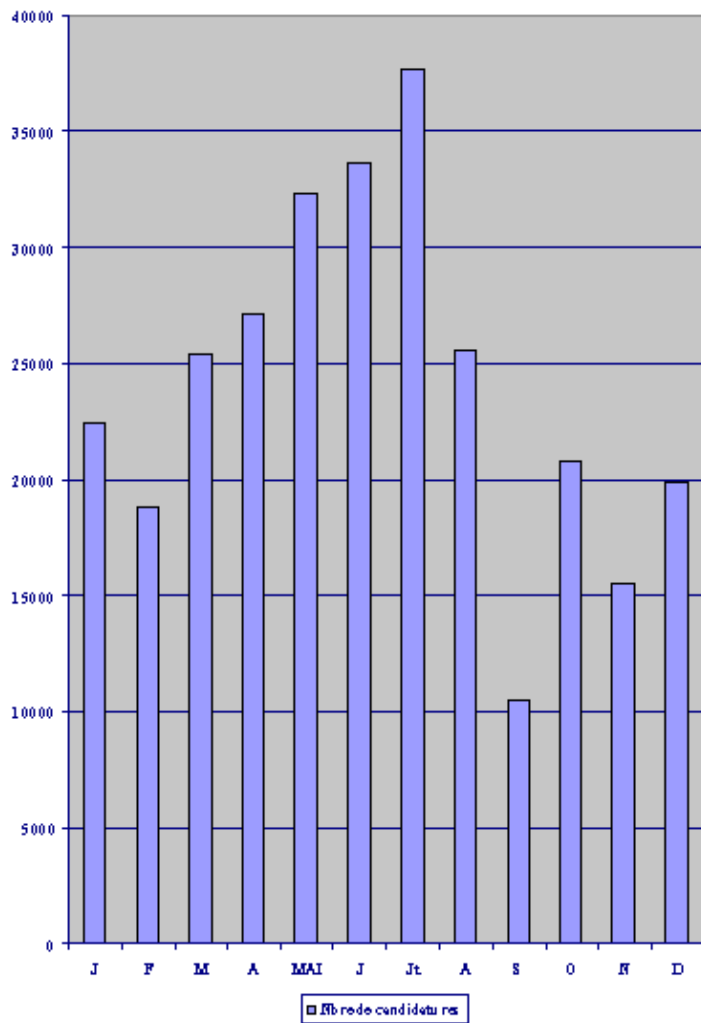
Membres honoraires	1868-1887		1888-1899		1900-1914	
	Nbre de soc.	%	Nbre de soc.	%	Nbre de soc.	%
Moins de 6 F.	7	15,2	203	43,1	96	59,6
6 F.	8	17,4	128	27,2	26	16,2
7 à 11 F.	17	37	82	17,4	16	9,9
12 F.	12	26,1	42	8,9	19	11,8
Plus de 12 F.	2	4,3	16	3,4	4	2,5
Total	46	100	471	100	161	100

	1869-1887		1888-1899		1900-1914	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
< 21 ans	61	21,6	708	23	81	16,2
21-25 ans	87	30,9	717	23,3	109	21,9
26-35 ans	100	35,5	1103	35,9	185	37,1
36-50 ans	26	9,2	473	15,4	115	23
>50 ans	8	2,8	72	2,4	9	1,8
Total	282	100	3073	100	499	100
Âge moyen	26 ans 10 mois		28 ans		29 ans 11 mois	

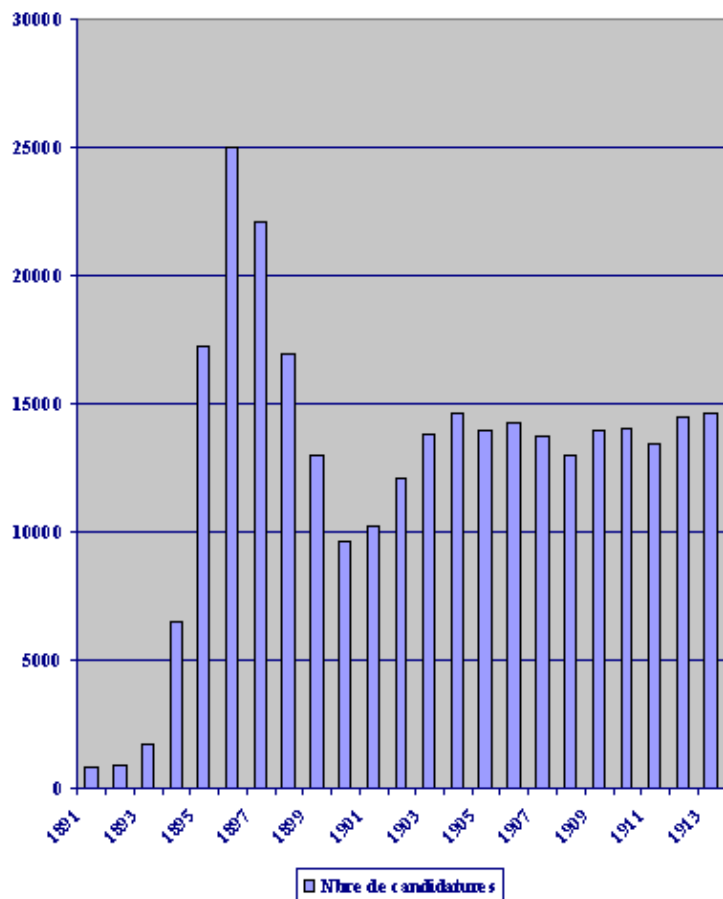
Sources : *Revue duTouring-club de France* (février 1891-janvier 1914)



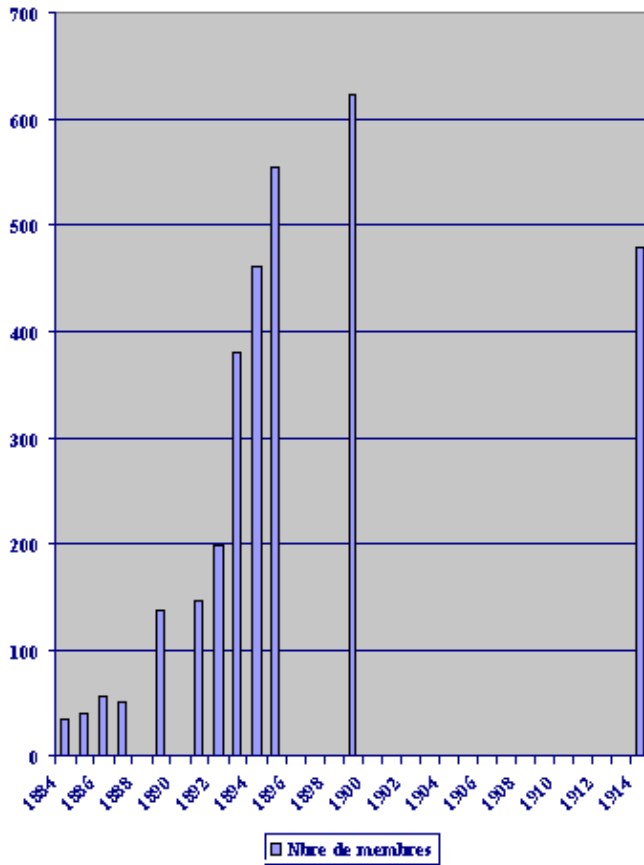
Source : *Revue du Touring-club de France* (février 1891-janvier 1914).



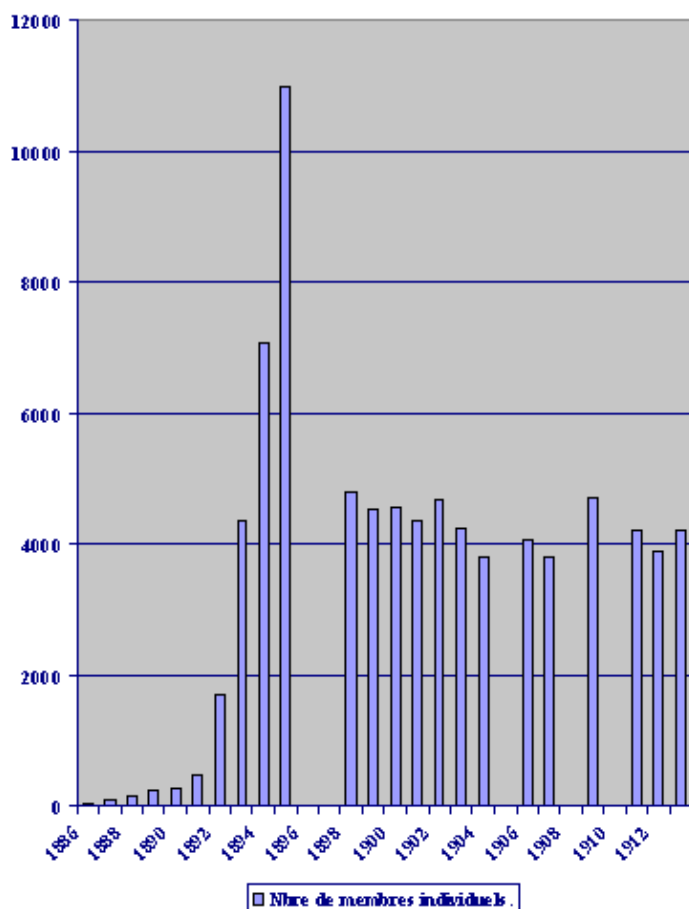
Sources : *Revue du Touring-club de France* (février 1891- janvier 1914).



Sources : *Le Sport vélocipédique* (1884-1886) ; *Le Véloce-Sport* (1889, 1891-1894) ; *Bulletin officiel de l'U.V.F.* (1899) ; *Comptes rendus des congrès* ; *Annuaire de l'U.V.F.* (1887, 1895 et 1914).



Sources : *Le Sport vélocipédique* (1886) ; *Le Véloce-Sport* (1887-1893) ; *Bulletin officiel de l'U.V.F.* (1894,1895, 1899-1902) ; Comptes rendus des congrès ; Estimation à partir des budgets pour les autres années.



Sources : *Annuaire de l'U.V.F.*, 1888,1891,1895, 1901-1903, 1914.

Département	1888	1891	1895	1901	1902	1903	1914	Département	1888	1891	1895	1901	1902	1903	1914
Ain						2	1	Lot				1	1	1	
Aisne		3		3	4	4	4	Lot-et-Gar.	2	3		2	2	2	3
Allier				3	3	3	7	Lozère							
Alpes (Bes)			1					Maine-et-L.				2	6	9	15
Alpes (Htes)								Manche			2	2	2	3	5
Alpes-Marit.				2	3	5	2	Marne	2	4	3	5	4	4	7
Ardèche				1				Marne (Hte)	1	1				3	2
Ardennes		1	3				5	Mayenne						5	2
Ariège		1	1		1	1		Meurthe-etM	1	1	6	2	3	7	11
Aube			1			6	6	Meuse		1	1			1	1
Aude		2	2	1	3	6	2	Morbihan				1	1	5	3
Aveyron								Nièvre			4			1	3
B.-du-Rhône	1	1	5	1	3	7	21	Nord				9	16	18	5
Calvados		1	4	1	3	7	4	Oise		1	7	4	4	5	4
Cantal				1	1	1		Orne			3	2	2	4	6

Charente	1	2	7	3	3	7	5	Pas-de-Calais	1	1	1	3	2	7	7	
Charente-Inf.	1	1	10	2	5	8	7	Puy-de-Dôme					1	1	4	
Cher			1				1	4	Pyrénées (B.)	1	2	2		1	9	
Corrèze									Pyrénées (H.)				2	1	2	
Corse				1	1	1	2		Pyrénées-O.					1		
Côte d'Or			1	1	3	3	4	Rhône	2	3	3	11	18	19	13	
Côtes-du-N.			1				3	3	Saône (Hte)						1	
Creuse								4	Saône-et-L.					1	6	5
Dordogne	1	1	2	3	4	5	3	Sarthe					2	3	8	
Doubs		1		2	3	3	1	Savoie	1	1	1	1	1	1	1	
Drôme		3		2	2	3	1	Savoie (Hte)				2	1	1	1	
Eure			2	3	2	7	16	Seine			15	17	26	35	31	
Eure-et-Loir			2	1	4	5	7	Paris	3	4	41	37	59	94	69	
Finistère				1	1	3	7	Seine-Inf.	1	2	2	7	8	10	12	
Gard		1	2	1	1	6	2	Seine-et-M.		1	1	2	2	7	5	
Garonne (H.)		2		2	6	8	11	Seine-et-Oise	1	1	13	5	5	15	30	
Gers							1	Sèvres (D.)				1	2	2	1	
Gironde	1	1	5	6	9	20	19	Somme		1		2	2	4	10	
Hérault	1	2	2	1	1	3	2	Tarn			2	4	4	4	1	
Ille-et-V.	1			2	3	3	2	Tarn-et-G.		1	2	4	3	4	5	
Indre					1	1	3	Var	1	1	3	2	2	2	1	
Indre-et-loire			3	3	4	8	7	Vaucluse		1	2	2	2	2	3	
Isère	2	2	1	1	1	1	3	Vendée			1			3	4	
Jura		1		1	3	5	7	Vienne		1	3	2	2	4	6	
Landes		1				2	8	Vienne (Hte)			2	1	1	1	4	
Loir-et-Cher			2				2	Vosges				2	2	5	4	
Loire			1	6	3	6	9	Yonne			2	2	1	3	4	
Loire (Hte)							4	Terr.-de-Belf.					1	1		
Loire-Inf.	1			6	10	12	10	France	27	59	186	203	283	474	521	
Loiret	1	1	4	3	3	3	7									

Source : BENON : *Origine du vélocipède, le vélocipède actuel*, Paris, Impr. Guérin, 1869.

Vélocipèdes à 2 Roues - Tarif.

Hauteur des roues (pour tous modèles) 85,70 - 90,75 - 95,80 - 100,80.

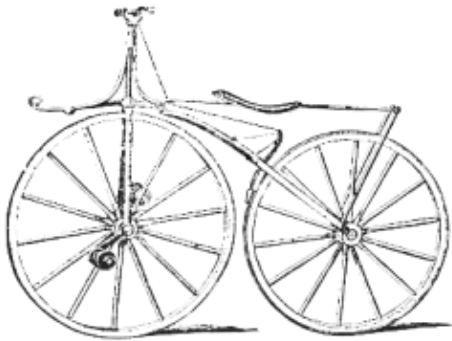
150 Peint - sans frein - gouvernail droit - bobines bois.

180 Peint - sans coussinets - gouvernail inversé - frein métallique - pédales fer - bielles à coulisse - selle cuir verni.

- 200 Peint - frottements bronze - frein métallique - essieu de derrière à patente - pédales fer - bielles à coulisse - selle cuir verni.
- 240 Peint - frein métallique - forts coussinets en bronze et à clavetage aux axes - gouvernail à coussinets et essieu de derrière à patente - ressort poli - roues acacia - bielles à coulisse - selle peau de truie - bon modèle.
- 275 Blanchi tiré de long - coussinets bronze et à clavetage - essieu de derrière patent - roues acacia peintes ou vernies - graisseurs bronze - selle peau de truie - modèle soigné.
- 300 Entièrement poli - coussinets bronze - essieu de derrière patent - roues acacia peintes ou vernies - graisseurs bronze - selle peau de truie - modèle extra.

Nota : Pour tous les modèles, les moyeux sont garnis de cercles et de frettes en fer tourné. Construction garantie fer et acier forgés : __ Tous nos modèles portent notre marque de fabrique.

BENON
FABRICANT DE VÉLOCIPÈDES
 Passage Jouffroy, 13, 15 & 17
 MAISON FONDÉE EN 1816



EXPÉDITION CONTRE REMBOURSEMENT

Toute lettre non affranchie sera refusée; s'il y a réponse, ajouter 20 c. pour affranchissement.

er

Source : Arch. mun. Grenoble, 3R 29.

Vélo-club grenoblois Grenoble, le 1^{er} août 1882

Place Saint-André, 1

Grenoble

Monsieur le maire,

Lorsque le Conseil d'administration du Vélo-club grenoblois eut dernièrement l'honneur d'être reçu par vous et de vous informer des fêtes vélocipédiques qu'il va donner les 13 et 15 août prochain, avec le concours du Bicycle-club de Lyon, vous voulûtes bien lui promettre l'aide de la Municipalité pour l'organisation de ces fêtes.

Encouragés par cette promesse bienveillante, qui a déjà reçu, à divers points de vue, une réalisation effective dont nous vous exprimons toute notre reconnaissance, nous venons, Monsieur le Maire, vous prier de vouloir bien soumettre au Conseil Municipal de Grenoble, et appuyer auprès de lui, la demande d'un prix d'une valeur de cinq ou six cents francs, qui, alloué par la ville pour les courses dont il s'agit, prendrait la qualification de " prix de la ville de Grenoble ", et donnerait à nos fêtes, avec un attrait de plus pour les coureurs, un intérêt plus grand des courses en elles-mêmes, et une sorte de consécration publique qui serait certainement de nature à en augmenter de beaucoup le succès.

Ce que nous proposons là, Monsieur le Maire, n'est pas une innovation absolue. Vous n'ignorez pas, par exemple, les allocations de nature semblable qui sont faites périodiquement par certaines assemblées municipales pour constituer des prix dans les courses de chevaux, dans les régates et autres divertissements sportives [sic] ; vous savez pour quelle part considérable (50 000 F. croyons-nous) le Conseil Municipal de Paris concourt chaque année à la formation du Grand Prix.

Si nous ne nous trompons, dans le département même de l'Isère, la ville de La Tour-du-Pin participe financièrement aussi chaque année aux courses hippiques qui s'y donnent.

Pour rester plus près de notre sujet, il nous suffira de rappeler que le 14 juillet dernier, à Toulouse, la ville a fait les frais complets d'une fête vélocipédique ; enfin, dans le département même de l'Isère, bien que naturellement dans des proportions plus modestes, nous avons vu dernièrement à Tullins et à Voiron des prix affectés par ces communes à de petites courses locales de bicycles et de tricycles.

C'est à bon droit, on peut le dire, que les municipalités et les assemblées communales favorisent ainsi ce genre de sport. Il est excellent par lui-même et offre de plus, comme spectacle populaire, des attrait sur lesquels il est inutile d'insister, l'affluence de la population à toutes les fêtes de cette nature et notamment à la dernière que Grenoble a vue, étant la meilleure preuve de leur puissant intérêt.

En outre, précisément à cause du grand nombre de spectateurs qu'il attire, il est, dans une certaine proportion, par l'accroissement de la consommation et des entrées, une source de profits pour la caisse communale. Nous ne voulons pas exagérer l'importance de cet accroissement, mais il est néanmoins réel et mérite d'être pris en considération.

Toutefois, il existe en la circonstance présente, un autre motif qui doit particulièrement plaider auprès du Conseil municipal en faveur de l'allocation que nous demandons sous forme de prix.

Il ne s'agit pas cette fois de courses purement locales : il s'agit du Championnat de France, organisé par deux clubs importants, sous la patronage de l'Union Vélocipédique française ; il s'agit en un mot de quelque chose de national.

Pour cette course Grenoble a été choisi, d'une part en raison de l'excellence de sa piste exceptionnelle, peut-être unique, d'autre part en raison du développement sans cesse croissant qu'y prend le sport vélocipédique et de l'extrême faveur qu'on y attache dans la population toute entière.

Dignité oblige : puisque Grenoble - à juste titre - est à l'honneur, n'est-il pas juste qu'il soit un peu aussi à la dépense et que la ville concoure par un acte en quelque sorte personnel à l'éclat d'une fête d'un caractère, nous le répétons, véritablement national ?

Telles sont, Monsieur le Maire, les considérations que nous prenons la liberté de vous soumettre, et de soumettre, par votre entremise, à Messieurs les membres du Conseil Municipal ; nous osons espérer qu'elles sont de nature à déterminer cette assemblée à bien vouloir accueillir favorablement notre demande.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de nos sentiments de respectueuse considération.

Pour le Conseil d'administration

du Vélo-club grenoblois

Le président

Source : Arch. mun. Charenton, 3R 3.

SPORT VELOCIPÉDIQUE
PARISIEN
SOCIÉTÉ SPÉCIALE DE COURSES
CAFÉ DE L'ARRATÉ, 139, 34 94-BOULEVARD
PARIS

Paris, le 29 Mai, 1879.

Monsieur le Maire
de Charenton (Seine)

Cher Monsieur le Maire

J'ai été chargé par le Président de notre Société, M. E. Forêtier, de vous dire et de vous faire nos offres de services, dans le cas où cette année, nous aurions voulu de fonder au programme des Fêtes de votre Commune, des Courses de Vélocipèdes.

Nous sommes aujourd'hui la première Société de ce genre à Paris. Nous comptons 32 membres actifs, parmi lesquels le plus fort coureur dans l'espèce le Champion de France, M. Colson, dont nous n'êtes pas, Monsieur le Maire, nous avons entendu parler dans le journal, de récents exploits en Angleterre.

Si vous nous accordez la faveur de l'organisation de Courses de bicyclette, nous pourrions vous être utiles. Monsieur le Maire, j'ai été choisi la seule Société qui soit en mesure d'offrir au public des courses vraiment intéressantes.

Nous avons eu recu, des lettres de remerciements de plusieurs Maires de environs de Paris, l'un appréciant leur satisfaction pleine l'entière de la façon que nous avons menée les choses.

Devant l'espérance d'une réponse favorable, et tout à votre disposition dans le cas où vous désireriez en plus amples détails, je me suis permis, Monsieur le Maire, de vous adresser les plus respectueuses salutations.

119, Boulevard de l'Opéra

RECHERCHES DU
SPORT VELOCIPÉDIQUE PARISIEN

Source : Bibliothèque inguibertine de Carpentras, document aimablement transmis par M. J.F. Brun.

CERCLE DES VÉLOCIPÉDISTES DE CARPENTRAS
EXPOSITION ET COURSES
INTERNATIONALES DE
VÉLOCIPÉDES
A CARPENTRAS.
EXPOSITION INTERNATIONALE
 Les 7, 8 et 9 Août 1889.
EXPOSITION DE VÉLOCIPÉDES
 Exposition d'Appareils et Accessoires
 Le 7, 8 et 9 Août 1889.
COURSES INTERNATIONALES
DE VÉLOCIPÉDES
 Le 8 Août, à 3 heures de l'après-midi, sur la Promenade des Palmiers.
COURSE D'ENFANTS - VITESSE -
 Prix de la Ville: 100 Fr. au premier.
Course sans Gouvernail - Vitesse -
 Prix: Un Bijou est: 200 Fr.
Course de Dames (Vitesse)
 Prix: Un Bijou est: 200 Fr.
Course de Vitesse
 Prix: Un Vélocipède est: 250 Fr.
POULE DE VELOCÉMEN - VITESSE -
Grand Prix: 500 Francs
COURSE D'OBSTACLES Prix: 100 Fr.

A5 : Programme des courses du Véloce-club de Tours du 24 mai 1885.

Source : *Le Sport vélocipédique*, 20 mai 1885.

PROGRAMME DES COURSES

VÉLOCE-CLUB DE TOURS

COURSES DU DIMANCHE 24 MAI 1885

BOULEVARD BÉRANGER

2 heures. — **Régionale bicycles.** — Réservée aux Clubs de Nantes, Angers, Saumur, Le Mans, Blois, Poitiers, La Roche-sur-Yon et Tours. 4,260 mètres (5 tours).

1^{er} prix, 60 fr.; 2^e, 50 fr.; 3^e, 40 fr.; 4^e, 30 fr.; 5^e, 20 fr.

2 heures 1/2. — **Handicap.** — Réservée aux membres du Véloce-Club de Tours. 2,500 mètres (3 tours).

1^{er} prix, médaille de vermeil; 2^e, médaille d'argent g. m.; 3^e, médaille d'argent p. m.; 4^e, médaille de bronze g. m.; 5^e, médaille de bronze p. m.

3 heures. — **Championnat de tricycles de l'Ouest.** — Pour tous les coureurs de la région. 3,380 mètres (4 tours).

1^{er} prix, 50 fr.; 2^e, 25 fr.; 3^e, médaille d'argent.

Cette course n'aura lieu qu'autant qu'il se présentera trois coureurs au poteau.

3 heures 1/2. — **Grande Course Internationale bicycles.** — 10,000 mètres (12 tours).

1^{er} prix, 200 fr.; 2^e, 100 fr.; 3^e, 75 fr.

4 heures. — **Internationale tricycles.** — 3,380 mètres (4 tours).

1^{er} prix, 60 fr.; 2^e, 40 fr.; 3^e, 20 fr.

Cette course n'aura lieu qu'autant qu'il se présentera trois coureurs au poteau.

4 heures 1/2. — **Deuxième Internationale bicycles.** — Pour tous les coureurs n'ayant pas gagné de prix dans la grande internationale, mais qui auront fourni quatre tours. 6,020 mètres (7 tours).

1^{er} prix, 60 fr.; 2^e, 40 fr.; 3^e, 30 fr.; 4^e, 20 fr.

5 heures. — **Handicap d'honneur.** — Obligatoire pour tous les lauréats des précédentes courses. (Le prix en sera désigné ultérieurement.)

Le Président :
LOISEAU-COUTARD.

Le Secrétaire-général :
Alfred BOUCHARDEAU,
rue de la Guerche, 20, Tours.

Source : Arch. dép. Drôme, B 967/22.

“ Compte rendu d'une course en vélocipède au château de Senaud (Canton de St-Vallier, Drôme) , dans la journée du 19 mai de l'an de grâce 1868 ”.

AVIS

Pour comprendre le récit qui va suivre, je crois qu'il est bon d'expliquer que, pour la journée du 19 mai 1868, M. le Baron et Mme la Baronne de B... avaient eu la gracieuseté d'inviter à dîner, en leur château de Senaud, MM. Les membres du Véloce-club de Valence.

Les uns s'y rendirent en chemin de fer, et treize autres en vélocipèdes. Dans le trajet, l'un d'eux a eu son véloce brisé par une vibration à la tige verticale qui soutient le gouvernail et, en se séparant, l'une des deux roues de cet instrument, celle de devant, est allée frapper celle de derrière d'un second véloce qui, par ce choc, a eu un rayon brisé.

PRÉFACE

Ce que j'écris, je l'écris pour mes amis, mes chers amis du Véloce...

DÉDICACE

À tous ceux qui ces présentes liront et qui, suivant leur fortune le pourront, le Véloce-club de Valence, qu'anime le souffle divin de la charité, demande l'obole de Bélisaire, pour soulager le malheureux, attendu que cette bluette est donnée et non vendue...

RÉCIT

“ C'était hier fête à Senaud : treize vélocipèdes, montés par treize cavaliers, partis de Valence, ma chère patrie, chaussés de grosses bottes et dans des costumes aussi pittoresques que variés, couverts d'une noble poussière et ruisselants de sueur, ont eu la gloire de toucher au perron du château, où les attendait la main gracieuse de l'hospitalité.

Tout a été beau :

Le soleil répandait sur le monde l'éclat de sa vive lumière ;

Sous ses reflets magiques, les aiguilles élancées du château brillaient comme les pics glacés des Alpes, à la chute d'un jour d'été ;

Dans d'épais bocages, les oiseaux chantaient les premiers amours du printemps ;

Des poissons familiers, que n'a jamais effrayés le filet du pêcheur, venaient par bandes sur le bord des étangs témoigner de leur étonnement ;

La corne d'abondance versait..., versait sans cesse..., sur la table du festin, ses trésors les plus rares comme les plus exquis ;

Les gras troupeaux de la ferme rustique attestaient la présence de la houlette d'un sage pasteur ;

Le chien fidèle, après ses premiers aboiements, venait, d'un air soumis, lécher timidement et tour à tour la figure et les mains de ces nouveaux voyageurs ;

Et trois jeunes filles, blondes comme leur bonne mère, enfants du vieux manoir, joie et consolation de parents bien-aimés, papillonnaient ensemble, vêtues de robes blanches et de ceintures bleues : ainsi, autrefois, l'heureuse antiquité a dû voir danser les trois Grâces se tenant par la main.

Beau aussi a été le retour ; du haut de sa tourelle, l'aimable châtelaine, en voyant disparaître à l'horizon ces brillants cavaliers, disait : “ Honneur au plus vaillant. ”

Et eux, agitant leurs plumets, répondaient : “ Honneur à la plus noble. ”

Dans cette splendide sortie, le premier preux de cet escadron de preux a eu un cheval tué sous lui. Grand a été le danger, plus grand encore le courage ; debout il est resté, plus fier qu'un fier Sicambre, au milieu des

membres épars et palpitants de son véloce expirant. Tel un chêne aux profondes racines brave l'effort de la tempête.

Mais Théovelox^{fn1622}, dans ses décrets éternels, a bien voulu permettre qu'un jeune néophyte, plein de zèle et d'ardeur, B... (puisqu'il faut l'appeler par son nom), fût là pour le secourir, et c'est sur Benoiton^{fn1623}, rossinante nouveau, suivi du Vaillant et du Capricieux^{fn1624}, que ce noble guerrier a pu continuer sa course plus rapide que le démon de la vapeur, plus rapide que la flèche du Parthe ou du Mède.

La cité de Tain venait d'être franchie ; la plaine, avec sa végétation luxuriante, se montrait devant nous ; à gauche était le Rhône, roulant majestueusement des ondes que nous proscrivons, nous, amis du véloce, tandis qu'à droite se dressait orgueilleusement le coteau philovélocipédiste^{fn1625}, le Véloce tout entier, sous les ordres du Grand Capi, et où brillaient l'Éclair^{fn1626}, le Tonnerre, l'Ouragan, la Tempête, le Cyclone, superbes gladiateurs^{fn1627} des temps présents, filait, chassé par le vent (il n'en faisait point), avec une vitesse (approximative) de 20 nœuds à l'heure, quand tout à coup un bruit sourd s'est fait entendre, la terre a frémi, le ciel ne s'est pas obscurci, mais les ondes ont un instant suspendu leur cours, la brise muette et silencieuse s'est arrêtée sur la cime des champs que protège la blonde Cérés^{fn1628}, et Ragotin^{fn1629} s'est cassé le cou.....

Inf fortunate puer ?

.....Quel malheur !... son père, cependant, son père, aimé comme toujours est aimé un père, fondant sur son enfant les plus riches espérances, l'avait fait élever, avec soin, dans les gras pâturages de la vallée du Grésivaudan^{fn1630} !

On raconte qu'à table, dans la fureur du combat, la hache d'un sapeur a mieux fait que le chassepot à Mentana. Qui dira les pièces démantelées !.....Qui dira les flots desséchés !

On raconte encore qu'au retour de cette brillante fête, une autre Armide^{fn1631}, montée sur son vélo, aurait été vue dans l'ombre, poursuivant son infidèle Renaud.

Mais, *Infandum, regina, jubes renovare dolorem !*

Mais j'oubliais de dire qu'en fuyant le *cuclos*^{fn1632} Ragotini est allé frapper si malheureusement le *cuclon arrieris*^{fn1633} de Bouton d'or^{fn1634}, que notre brave, mais infortuné Rollando, un noble cœur, a vu, avec une douleur amère, voler en éclats *radium rotae suae*^{fn1635}.

Nymphes des eaux, déesses des forêts, pleurez !!!

Bouton d'or, cet orgueilleux parisien^{fn1636}, est tel aujourd'hui que la plus jolie femme, à laquelle... une main... inhumaine... et barbare... aurait... (prenez bien garde, Mesdames, qu'un pareil malheur ne vous arrive jamais)... arraché... une DENT... de DEVANT !... *Horribile visu*^{fn1637} !!!...

..... Naguère Bouton d'or avait la beauté de la vertu, maintenant il a la laideur du vice.

Ainsi passe la rose.

Ainsi passe la beauté.

Sic transit gloria Velocis^{fn1638}.

Grand enseignement, mes frères !... Dieu seul est éternel.

Deus solus manet in aeternum.

LE MOT DE LA FIN

Et maintenant, à ceux qui ayant lu oseraient dire : “ bien ou assez bien ”, je répondrai en toute humilité de cœur, d’esprit et de vérité : “ la louange corrompt le cœur de l’homme ”, à moi donc la poussière et la gloire à Dieu.

Gloria in excelsis Deo !

CONCLUSION

Et sur ce, cher lecteur, salut.

Amice lector, tibi salutem.

N.B.- Les personnes charitables qui voudraient bien donner un libre cours à la générosité de leur cœur et se rendre à notre appel pour soulager l’infortune, sont priées de s’adresser à M... (il n’est pas encore nommé)..., illustre patricien de Valence, grand secrétaire de la Trésorerie générale de l’Ordre du Véloce, et leur nom sera inscrit en lettres d’or sur le livre de vie de ce corps nouveau et de l’Éternité.

Un serviteur de Dieu et des malheureux

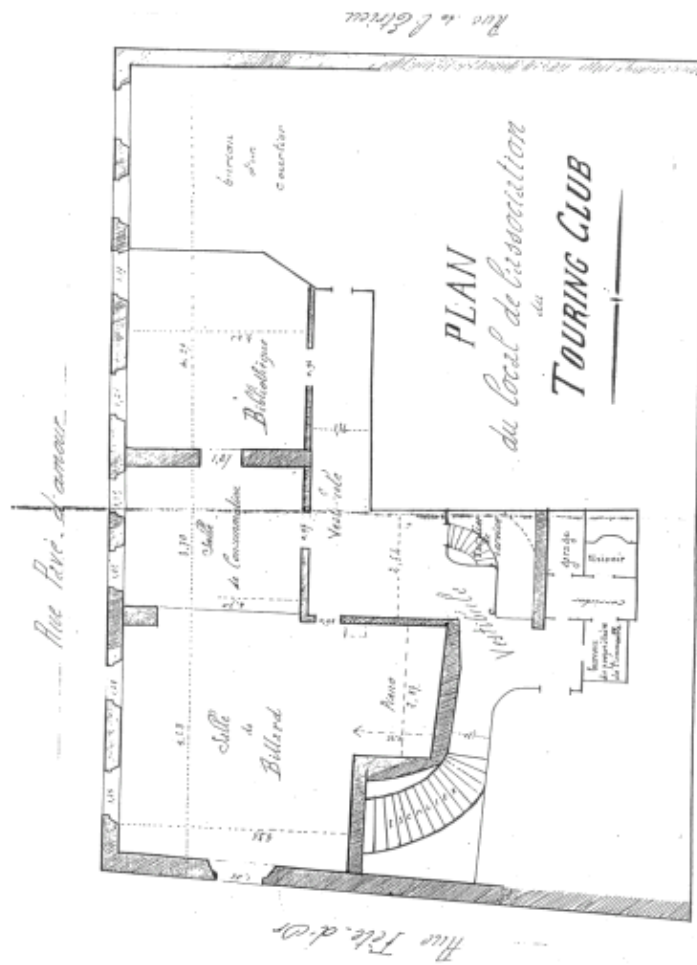
ici-bas, bon ami, bon fils, bon frère,

bon français et bon valentinois.

Augustin Argaud.

Valence, 20 mai 1868.

Source : Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 4M 858.



Source : Arch. mun. Nantes, R 3 2/4.

La Remise du Club, sise quai de Versailles N°11, est gratuitement à la disposition des sociétaires qui désirent y garer leurs machines. En cas de nécessité, le nombre des machines en remise, appartenant à chaque sociétaire pourra être limité à deux.

L'entrée de la remise n'est autorisée pour les étrangers, qu'autant qu'ils seront accompagnés par un membre du Club. Si ce dernier n'est pas un habitué de la remise, il devra se faire reconnaître par le gardien. [...]

Les propriétaires des machines en remise sont responsables des accidents qui pourraient être occasionnés par leurs machines et ils devront, le cas échéant, prévenir immédiatement le gardien. Chacun devra conserver la place choisie pour sa machine et ne pourra sans aucun prétexte, déplacer celle de ses collègues.

Les propriétaires de bicyclettes devront se munir de supports pour assurer la stabilité de leurs machines dans la remise.

Les membres du Club peuvent faire entretenir leurs machines par le gardien et quel qu'en soit le genre, aux conditions suivantes :

Abonnement à l'année : 15 fr.

Abonnement au mois : 3 fr.

Et pour les non-abonnés 1 fr. par chaque nettoyage.[...]

Des casiers sont gratuitement à la disposition des sociétaires.

Des armoires seront louées par le Club, moyennant 3 fr. par an, aux membres qui en feront la demande.

Le capitaine de route est spécialement chargé de la bonne tenue de la remise et a toute qualité pour faire au gardien les observations qu'il jugera convenables. [...]

La trousse du Club contenant la pharmacie sera déposée à la remise et ne pourra être emportée que lors des sorties officielles ou dans les promenades particulières à condition qu'il y ait cinq sociétaires pour la même excursion et après avoir avisé le capitaine de route, la veille avant midi.

Source : *Les Saisons*, revue sportive du Nord, n°10, 8 mars 1891.

Titre : La racoleuse. Air : “ Le Saint-Boute en Train ”.

1^{er} couplet

2ème couplet

3ème couplet

Source : Arch. mun. Saint-Brieuc, 1J 49. 1.

VILLE DE SAINT-BRIEUC

COURSES DE VÉLOCIPÈDES

Organisées par la Société Vélocipédique de Saint-Brieuc

LE 5 JUIN 1892

ARCHIVES MUNICIPALES
Propriété Publique

~~A DEUX HEURES DE L'APRÈS-MIDI~~

VÉLODROME DU CHAMP-DE-MARS

<p>1^{re} Course. — Départementale Bicyclettes, 3 000 mètres Réservée aux coureurs habitant le Département des Côtes-du-Nord</p> <p>1^{er} Prix 60 fr. 2^e — 40 3^e — 30</p> <p style="text-align: center;">2^e Course Course d'enfants au dessous de 14 ans. -- 2,000 mètres (Toutes machines) Prix divers</p> <p>3^e Course. — Régionale Bicyclettes, 4 000 mètres Réservée aux coureurs habitant les départements des Côtes-du-Nord, Ille-et-Vilain, Finistère, Morbihan, Loire-Inférieure.</p> <p>1^{er} Prix 100 fr. 2^e — 50 3^e — 30</p> <p>4^e Course. — Nationale Tricycles, 3,000 mètres Pour tous coureurs résidant en France</p> <p>1^{er} Prix 80 fr. 2^e — 50 3^e — 20</p>	<p>5^e Course. — Military Bicyclettes, 3,000 mètres Réservée aux vélocipèdes militaires en activité de service appartenant au 13^e corps d'armée</p> <p>1^{er} Prix 30 fr. 2^e — 20 3^e — 10</p> <p>6^e Course. — Nationale Bicyclettes, 5,000 mètres Pour tous coureurs résidant en France</p> <p>1^{er} Prix 200 fr. 2^e — 100 3^e — 40 4^e — 20</p> <p>7^e Course. — Handicap Bicyclettes, 2 000 mètres Réservée aux membres de la Société Vélocipédique de Saint-Brieuc</p> <p>1^{er} Prix 50 fr. 2^e — 30 3^e — 20 4^e — 10 5^e — 5</p> <p>8^e Course. — Omnium Toutes Machines, 2,000 mètres Pour tous coureurs partis dans les courses précédentes et n'ayant pas gagné de prix</p> <p>1^{er} Prix 20 fr. 2^e — 15 3^e — 10</p>
--	--

Entrées, 5 fr., remboursables à tous coureurs partis dans les courses pour lesquelles ils se seront fait inscrire.
Il n'y aura pas d'entrée à payer pour le Military et le Handicap de la Société Vélocipédique (7^e course)

Source : *Règlement du Vélodrome rouennais*, s. d., s. l., Bib. Municipale de Rouen, 20 683/9.

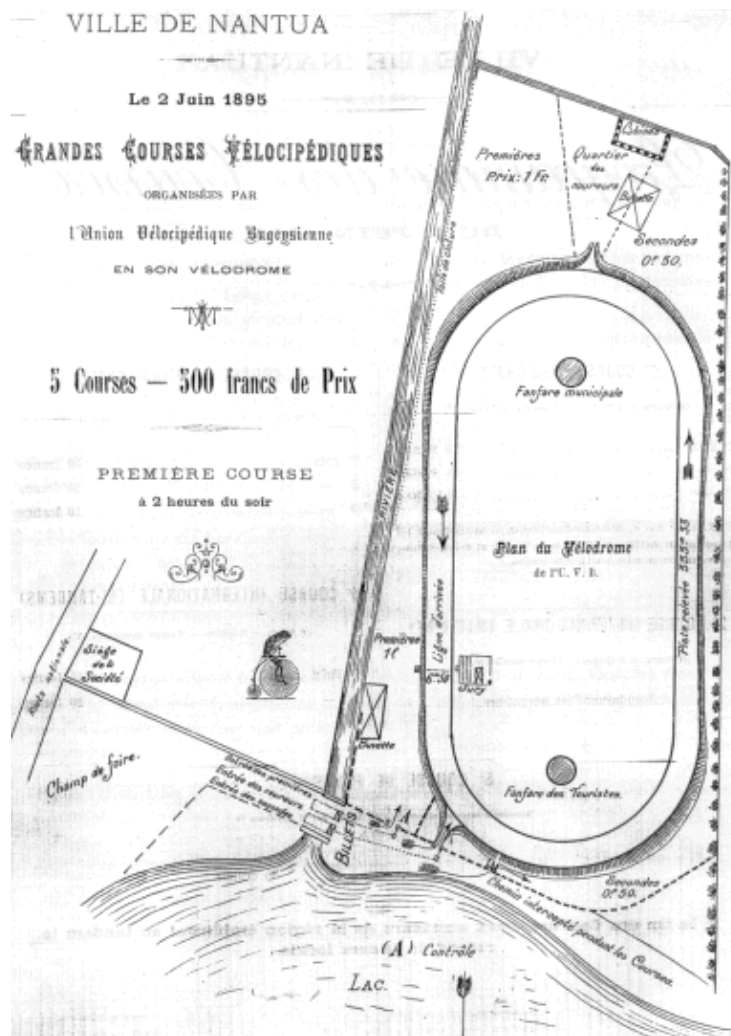
On accède au Vélodrome (sic) par un vaste portique Normand qui s'élève non loin de la barrière du Havre.

En descendant la rampe d'accès qui conduit à la piste et au Casino, on laisse sur la droite la loge du concierge et des cabinets d'aisances installés en conformité des règlements d'hygiène de la ville de Rouen ;

Le Vélodrome comprend :

Nota : En octobre 1893 “ *le vélodrome de Rouen avance beaucoup. Les tribunes sont construites, les fondations et la charpente du casino sont posées...* ”, *Union vélocipédique de la Sarthe*, octobre 1893.

Source : Arch. dép. Haute-Savoie, 66J 10.



sur les voies publiques.

Source : Arch. dép. Gard, 4M 369.

Nous, Préfet du département du Gard, Chevalier de la Légion d'Honneur,

Vu la loi des 22 décembre 1789-8 janvier 1790 ;

Vu la loi du 21 mai 1836, art. 9 ;

Vu la loi du 5 avril 1884, art. 97 et suivants,

ARRÊTONS :

La circulation des vélocipèdes sur toutes les voies publiques, nationales, départementales et communales, est soumise aux règles ci-après énumérées.

Tout véloipède doit être muni d'un appareil sonore avertisseur dont le son puisse être entendu à 50 mètres.

Dès la chute du jour, il doit être pourvu, à l'avant, d'une lanterne allumée.

Tout véloipède doit porter une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire, ainsi qu'un numéro d'ordre, si le propriétaire est loueur de véloipèdes.

Les véloipédistes doivent prendre une allure modérée dans la traversée des agglomérations, ainsi qu'aux croisements et aux tournants des voies publiques.

Ils ne peuvent former de groupes dans les rues.

Il leur est défendu de couper les cortèges et les troupes en marche.

En cas d'embarras, les bicyclistes sont tenus de mettre pied à terre et de conduire leurs machines à la main.

Les véloipédistes doivent prendre leur droite, lorsqu'ils croisent des voitures, des chevaux ou des véloipèdes, et prendre leur gauche, lorsqu'ils veulent les dépasser ; dans ce dernier cas, ils sont tenus d'avertir le conducteur ou le cavalier au moyen de leur appareil sonore et de modérer leur allure.

Les conducteurs de voitures et les cavaliers devront se ranger à leur droite à l'approche d'un véloipède, de manière à lui laisser libre un espace utilisable d'au moins 1 m. 50 de largeur.

Les véloipédistes sont tenus de s'arrêter lorsque à leur approche un cheval manifeste des signes de frayeur.

La circulation des véloipèdes est interdite sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons.

Cette interdiction ne s'étend pas aux machines conduites à la main.

Toutefois, en dehors des villes et agglomérations, la circulation des véloipèdes pourra s'exercer, sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons, le long des routes et chemins pavés ou en état de réfection.

Sur tous les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons où la circulation des véloipèdes est autorisée, ceux-ci sont tenus de prendre une allure modérée à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse à celle d'un homme au pas, au droit des habitations isolées.

La circulation des véloipèdes peut être interdite par des arrêtés municipaux, temporairement ou d'une façon permanente, sur tout ou partie d'une voie publique.

À chacune des extrémités des espaces interdits, des écriteaux placés et entretenus par la commune donnent avis de l'interdiction.

Sont rapportés tous arrêtés préfectoraux et municipaux pris antérieurement pour régler la circulation des vélocipèdes dans les diverses communes du département.

Les contraventions au présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux et déférées aux tribunaux compétents.

Les sous-préfets, maires, officiers de gendarmerie, ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les agents voyers, les commissaires de police, les gardes-champêtres et tous les officiers de police judiciaire sont chargés de veiller à l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs, affiché et publié dans toutes les communes du département.

Fait à Nîmes, le 29 Février 1896.

Le Préfet du Gard,

Source : Arch. mun. Bordeaux, 1817R 1.

FIG38

Source : Arch. mun. Saint-Étienne, 4R 20.

Société Amicale, Vélocipédique et Athlétique

AFFILIÉE A
l'Union Vélocipédique de France
 ET AU SYNDICAT DES PROPRIÉTAIRES
 de Cycles et Automobiles de France etc.

FOUNDEUR
PÉDALE DE L'AVENIR
 Fondée en 1903

GYCLISME, AUTOMOBILISME, COURSES A PIED
 TIR, ESCRIME, BOXE, etc.

St Etienne
 (LOIRE)

Sigé social : *L. P. F. P.*
 Secrétariat : *L. P. F. P.*

Le 31 Octobre 1904

Monsieur le Maire
 de la Ville de St Etienne

Vous avons l'honneur de vous
 informer que le banquet annuel de notre
 Société aura lieu le 6 Novembre prochain a
 midi précises au siège social "Bastion Clémence"
 place Marey.

Vous prions la liberté de vous
 faire de bien vouloir par votre présence
 réchauffer cette petite fête de famille et dans
 l'attente d'une réponse favorable de votre
 part.

8-112

Source : Arch. mun. Angers, 56W 118.



Source : *Bulletin officiel de l'U.V.F.*, 17 février 1910, à l'occasion du 20^{ème} congrès de l'*U.C.I.*

“ Paris, le 14 Avril 1900

Les délégués des fédérations soussignés, après avoir signifié leur démission à Monsieur le Président de l'International Cyclist Association, déclarent par le présent, fonder une nouvelle fédération sous le nom de “ Union Cycliste Internationale ”.

Les championnats du monde, fixés aux 12, 16 et 19 août seront courus sous ses règlements à Paris.

Le premier congrès de l'U.C.I. est fixé au 11 août 1900 à Paris, à 10 h. du matin à l'Hôtel de Russie.

Monsieur de Beukelaer, délégué de la Belgique, a été nommé Président de la nouvelle fédération.

Monsieur Mario Bruzzone, délégué de l'Italie, a été nommé secrétaire-trésorier.

Riguelle (U.V.F.)

Comte de Villers (U.S.F.S.A.)

E. de Beukelaer (Ligue vélocipédique belge)

Victor Breyer (National Cycling Association, Amérique)

M. Bruzzone (Union vélocipédique italienne)

Paul Rousseau (Union cycliste suisse) ”

Source : *Union Vélocipédique de France, Revue mensuelle*, novembre 1908, p. 140.

M. Paul ROUSSEAU. - Voici quels sont les membres du Comité directeur qui sont sortants : MM. D'Arnaud, Chollet, Duchesne, Josset, Schrader. Le Comité Directeur vous propose la réélection de ces cinq personnes.

M. Paulin MÉRY. - Il y a là un tableau noir où toutes les candidatures peuvent être inscrites.

M. MARY. - Messieurs, je rends hommage à l'esprit du Comité Directeur représenté actuellement par M. Paul Rousseau, en ce qui concerne le renouvellement des membres sortants du Comité Directeur ; mais je crois qu'il serait peut-être intéressant et même utile pour l'Union, de faire rentrer dans le sein du Comité, des membres nouveaux. Or, à chaque Congrès, on nous présente une liste qui est votée. Je parle en général, je ne fais pas de particularités. Je vois figurer sur le bulletin que l'on nous a remis certains noms de personnes que l'on ne rencontre jamais dans les manifestations cyclistes hors celle d'un Grand Prix où elles figurent dans la tribune du juge à l'arrivée. Je crois être l'interprète du Congrès en disant que si l'on veut être à l'honneur, il serait bon d'être également à la peine et de travailler dans les commissions et au Comité directeur d'une façon effective. Indépendamment de cette question, il y a celle du rajeunissement des cadres. On dit que le choléra est aux portes de l'Europe, il pourrait se produire cette circonstance malheureuse, surtout pour ceux qui resteraient, de voir une épidémie s'abattre sur les membres influents du Comité Directeur. Que ferions-nous, nous serions en présence de candidats nouveaux, qui n'auraient pas eu le temps de s'inculquer la manière de faire du Comité actuel ? Je crois rentrer un peu dans les vues et l'esprit des congressistes, en déclarant qu'il faut infuser un sang nouveau au Comité et permettre aux jeunes de profiter des bonnes leçons des anciens. J'ajoute que je n'ai aucune candidature à proposer.

M. d'ARNAUD. - Que M. Mary pose sa candidature.

M. Paulin MÉRY. - Il serait bon, en principe, qu'on posât sa candidature soi-même.

M. ALIBERT. - La modestie vous en empêche.

M. Paulin MÉRY. - la modestie ne doit pas exister en pareille matière. On doit avoir conscience de ses mérites et de sa valeur.

(Il est procédé au vote par bulletin secret et appel nominal)

Résultat des élections.

Voix exprimées : 139. - Majorité absolue : 70.

MM. Josset : 136 voix. Élu.

Schrader : 131 voix. Élu.

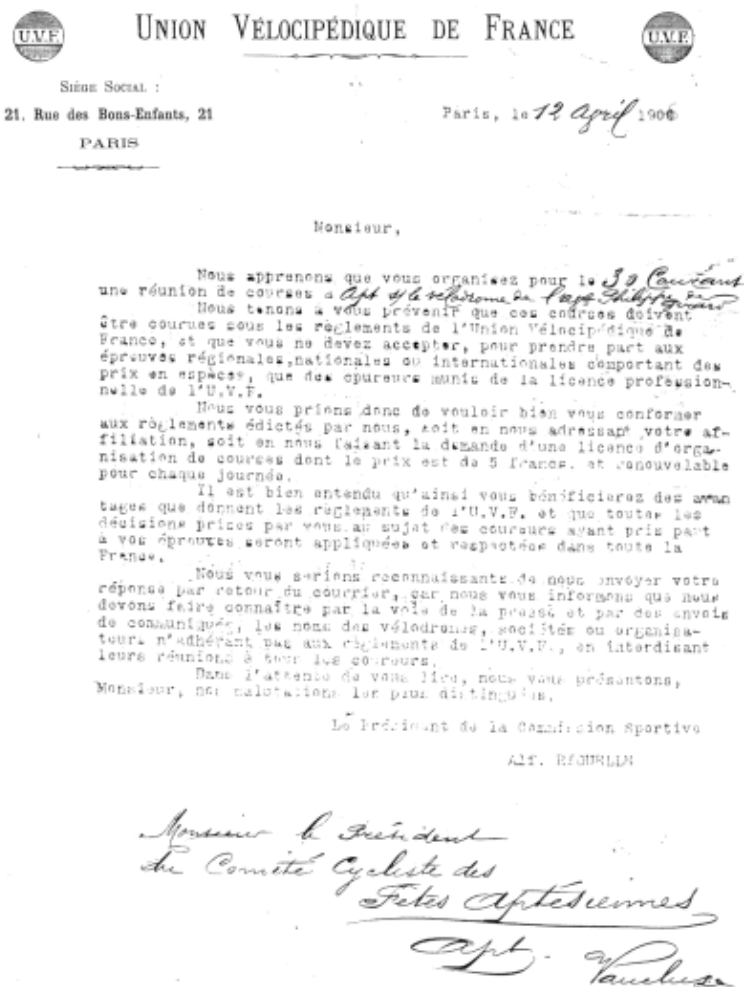
Duchesne : 128 voix. Élu.

Chollet : 125 voix. Élu.

D'Arnaud : 110 voix. Élu.

M. Paulin MÉRY. - En conséquence de ces votes, je proclame membres du Comité pour trois ans MM. Josset, Schrader, Duchesne, Chollet, d'Arnaud.

Source : Arch. mun. Apt, II 21.



Source : Arch. mun. Bordeaux, 1817 R1.

Union Cycliste Bordelaise

(fusion de Vélo-part Grandin du Club des Cyclistes Bordelais, etc.)

SIÈGE 108, Rue Porte-Dijéaux (Café de la Paix).

COURSES ET TOURISME 1912

Toutes les courses sur piste seront courues au Vélodrome Fédéral de la Côte d'Argent

Les Coureurs sont divisés en 4 catégories et classés d'après leurs performances
Il existe une 5^{me} catégorie de vétérans à 35 ans.

LE PNEU "A. SOLY" EST GARANTI 18 MOIS

LE PNEU "A. SOLY" EST GARANTI 18 MOIS

5 Mars	ap.-midi	- Prix SOLY, 25 kil. route sans entraîneurs U. C. B.	pour les 4 catégories	5 prix
10 "	"	- Prix DUPRAT, 40 kil.	U. C. B.	pour les 4 catégories
17 "	"	- Courses sur route U. C. B.	U. C. B.	pour les 4 catégories
24 "	"	- Courses de vitesse, route, U. C. B.		3 prix par catégorie
31 "	"	- Halte-poker F. C. S. O.		
31 "	"	- Trophée Peugeot		
7 Avril	matin	- Brevet de 50 kil. F. C. S. O.		
14 "	ap.-midi	- Ouverture de Vélodrome Fédéral de la Côte d'Argent		
21 "	matin	- Grand Prix Perfecta, débutants licenciés		
28 "	"	- Challenge première série F. C. S. O.		
5 Mai	"	- Challenge deuxième série F. C. S. O.		
12 "	"	- Journée La Française, 120 kil. avec réunions sur piste, pour les 3 catégories		2 vélos
16 "	"	- Bordeaux St-Jacques par Lesparre.		
16 "	"	- Excursion dotée à Pauillac, U. C. B.		
19 "	"	- Course du Bar des Arts, régularité sur piste.		
20 "	"	- Coupe FOURÉS, Bordeaux-Vie-Pessac, 170 k. sans entraîneurs, ouverte aux coureurs de la F. C. S. O.		40 prix
2 Juin	ap.-midi	- Championnat régional de vitesse, piste F. C. S. O.		
9 "	matin	- Course Svalte, 100 kil.		
16 "	ap.-midi	- 3 heures à l'américaine sur piste.		
23 "	matin	- Challenge de La Brède, 2 ^e catégorie.		
23 "	"	- Excursion dotée, U. C. B.		
30 "	ap.-midi	- Championnat régional 50 kil. piste, F. C. S. O.		
7 Juillet		- Grand Prix Furet.		
14 "	matin	- Championnat demi-jour 50 kil. et Champ vitesse U. C. B. pour les 4 catégories		12 "
14 "	ap.-midi	- Grande Fête de Charité au Vélodrome Fédéral.		
21 "	"	- Championnat de France, vitesse et 1/2 fond, piste F. C. S. O.		
28 "	matin	- Circuit La Brède.		
28 "	"	- Course Vétérans à 35 ans, U. C. B.		3 "
28 "	"	- Excursion dotée.		
4 Août	"	- Bordeaux-Boyar, F. C. S. O., Challenge U. S. A.		
11 "	"	- Bordeaux-Solac, avec Concours Peugeot.		
15 "	ap.-midi	- Challenge de la Côte d'Argent, piste, vitesse et demi-fond par addition de points.		
18 "	matin	- Circuit Aubry-Séverette.		
25 "	"	- Bordeaux-Arcachon, F. C. S. O.		
25 "	"	- Excursion dotée U. C. B.		
1 ^{er} Sept.	ap.-midi	- Grand Prix de 60 Bordeaux vitesse et 1/2 fond F. C. S. O. piste.		
8 "	"	- Challenge de La Ferrade, (2 ^e catégorie).		
8 "	matin	- Championnat de fond U. C. B. 100 kil. sur route	pour les 4 catégories	6 "
15 "	"	- 4 heures à l'américaine, piste.		
22 "	"	- Réserve.		
29 "	matin	- Consolation, 3 kil. sur route sans entraîneurs U. C. B. pour les 4 catégories		6 "
29 "	"	- Excursion dotée U. C. B.		

Courses à l'étude: 2^e Evénement du Nouvelliste, Challenges Messard, Saint-Mars, Bordeaux-Lyon, 2 étapes.

CONCOURS NATIONAL
CYCLISME MILITAIRE
ET GRAND PRIX WOLBER

Organisé par la Maison WOLBER
sous le patronage et les règlements de l'UNION VÉLOCIPÉDIQUE DE FRANCE
et avec le concours du "Petit Parisien" et de "L'Auto"

30 JUIN 1912

Départementale de la SEINE-INFÉRIEURE

Régionale des Arrondissements de ROUEN, DIEPPE, NEUFCHÂTEL

Comité de l'épreuve : MM. NIBELLE, Chef-Général de l'U.V.F., Conseiller général; LOISEL, Chef-Délégué sportif de l'U.V.F.; ANQUETIL, Président de la Société mixte de Tir de Rouen; GODFROY, Délégué sportif de l'U.V.F.; DELATTRE, Sous-Délégué sportif de l'U.V.F.; Président du V.C.D.; LEFÈVRE, Vices-Général de l'U.V.F.; SERRIESTIN, Sous-Délégué de l'U.V.F.; OZOUF, Président du V.C.R.; L. LUCAS-LEGLIS, Directeur de la Succursale WOLBER, à Rouen.

Commissaire général : M. L. LUCAS-LEGLIS.

Starter : M. GODFROY.

Juge à l'arrivée : M. LOISEL.

Contrôle fixe d'Auffay :

Contrôle fixe du Houbae :

M. LEFÈVRE.

M. DELATTRE.

Commissaires de la Course : MM. LOISEL, GODFROY, L. LUCAS-LEGLIS.
ENGAGEMENTS. — Sont reçus jusqu'au 21 Juin inclus par les Membres du Comité, les Membres du personnel sportif et membres de l'U.V.F. dans le département de la Seine-Inférieure les Agents de Codes représentant le magasin WOLBER, et doivent être retournés à M. L. LUCAS-LEGLIS, Commissaire général de l'épreuve, 43, rue de Crouse, à Rouen.

DÉTAIL DES PRIX

attribués à une épreuve comprenant cinquante partants

(voir art. 4 du Règlement)

- 1^{er} Une bicyclette de grande marque (Pugeot, Rochet, Terrot,
- 2^e Un chronomètre en or. [Labor.]
- 3^e Une paire de pneumatiques WOLBER.
- 4^e Un chronomètre en argent.
- 5^e Une paire de double-tubes WOLBER.
- 6^e Une montre imitation vieux argent.
- 7^e Une médaille vermeil, off. par M. PETIT, Ag. de WOLBER, Dieppe.
- 8^e Un revolver RPF de précision.
- 9^e Une médaille argent, off. par M. NIBELLE, Chef-Général de l'U.V.F.
- 10^e Une montre acier oxydé ou nickel.
- 11^e Une médaille de bronze argenté.
- 12^e Une vasque.
- 13^e Une breloque en argent (Journal l'Auto).
- 14^e Une médaille de bronze argenté, offerte par M. LEBLOND, député, Maïre.
- 15^e Une médaille de bronze, gr. mod., offerte par M. LUCAS-LEGLIS, Secrétaire général de l'Association des Sociétés de Gymnastique de Normandie.
- 16^e Une médaille de bronze, off. par M. le Préfet de la Seine-Inférieure.
- 17^e Une chambre à air WOLBER.
- 18^e ou 23^e Une médaille-breloque bronze argenté, par M. NIBELLE.
- 21^e Une lanterne, par M. DUGENAT, Agent de WOLBER, à Dieppe.
- 25^e Un abonnement de 6 mois au Journal officiel de l'U. V. F.

S. B. — Dans le cas de plus de 50 partants, on ajoutera de nombreux prix tels que : une paire de tubes, une cravate, chaussons à air WOLBER, tubes ou double-tubes, etc.

Le nombre des prix sera au moins égal à la moitié des partants.




HORAIRE

Rendez-vous, 6 h. 1/2, Café DECAUX (au bas de la côte de Rouen), à Dieppe.

Départ, 7 h. 1/2, place de la Barre (au bas de la côte de Rouen).

Arrivée, 9 h. 3/4 (probable), Rouen, en face le Café DECAUX, 83, avenue du Mont-Riboudet.

1^{er} contrôle fixe, 8 h. 1/4 (prob.), chez M. THAKEL (cycles), à Aulnay.

2^e contrôle fixe, 9 h. 1/4 (probable), route Nationale de Dieppe, au Houlme, chez M. LAUSSELIN (cycles).

Tir, 1 h. 1/2, Stand HUBOULT (Société mixte de Tir de Rouen).

Le contrôle faculté sera fermé 2 heures 2/4 après l'heure exacte de départ.

ITINÉRAIRE

Départ de Dieppe, par la côte de Rouen, à 3 km. environ, prendre à droite; descendre la côte de Saint-Aubin-sur-Seas-traverser le passage à niveau et prendre aussitôt la première route à gauche, suivre la voie ferrée par Longueville, suivre tout droit (un passage à niveau, quelques km. après Longueville), jusqu'à Aulnay, où se trouve le contrôle sur la grande place.

Sortir d'Aulnay, à l'autre extrémité de la place en traversant la voie ferrée, près la gare d'Aulnay, suivre la vallée jusqu'à Saint-Victor; l'Abbaye—Sur la place de l'Eglise, virer brusquement à droite, pour se diriger sur la route de Clères (passage à niveau, à 800 mètres du centre de Saint-Victor (dangereux), suivre la vallée de Clères à Monville, traverser Maligny, et arriver par la grande route au Houlme, où est installé le contrôle fixe. Gagner Rouen en suivant la ligne de tramways, par Maronne et Deyville (attention aux rails). A Deyville, suivre tout droit et descendre à Rouen, par la côte dite du Sacré-Coeur, à 100 mètres de laquelle se trouve l'arrivée. — En résumé, bonne route, mais très sinueuse.

Total : 65 kilomètres.

N.B. — Les enfants de moins de 14 ans sont prévus de tickets sur afficher vertes.

CHEMIN DE FER

Un train omnibus quitte Rouen (rue Verte) à 3 h. 28 et arrive à Dieppe à 5 h. 08 du matin.

VESTIAIRE

Le transport des effets des concurrents sera assuré de Dieppe à Rouen, par le Comité de la Course, à la condition :

- a) d'être renfermés dans un paquet soigneusement emballé, ficelé et étiqueté;
- b) que ce paquet soit remis à 7 h. 1/4, dernier délai, au Commissaire préposé au vestiaire, qui se tiendra en permanence au Café DECAUX (au bas de la côte de Rouen), à Dieppe, à partir de 6 heures;
- c) qu'une rétribution de 0,50 soit versée au préposé.

Les concurrents retireront leurs effets au Café DECAUX, 83, avenue du Mont-Riboudet, à Rouen.

<p style="text-align: center;">Vestiaire de Départ</p> <p style="text-align: center;">Café des Cyclistes</p> <p style="text-align: center;">J. DEHOZE</p> <p style="text-align: center;">2, rue Gambetta, 2</p> <p style="text-align: center;">—: DIEPPE</p>	<p style="text-align: center;">Vestiaire d'Arrivée</p> <p style="text-align: center;">Café DECAUX</p> <p style="text-align: center;">83, avenue du Mont-Riboudet</p> <p style="text-align: center;">ROUEN</p> <p style="text-align: center;">Consommations de 1^{er} choix</p>
--	--

Double-Tube WOLBER

Breveté S. G. D. G.

Roi des PNEUS course route




IMP. LAZARINE. - SOISSONS.

Source : collection particulière.

VILLE DE BEAUPRÉAU

Piste de 250 mètres VÉLODRÔME DES PRAIRIES Virages relevés 90°.

Grandes Courses

INTERNATIONALES VÉLOCIPÉDIQUES

Organisées par le Vélo-Sport de Beaupréau, sous le Réglement de l'U. V. F.

LE DIMANCHE 22 JUILLET 1906

Avec le concours de la Musique et de l'Orphéon de la Ville

Et augmentées de Courses de Chevaux

PROGRAMME

A 10 heures et demi A 1 heure

DÉPART DU SIÈGE SOCIAL, CAFÉ SOBULEAU DÉFILE OBLIGATOIRE POUR TOUS LES COUREURS

Immédiatement après

CHAMPIONNAT DE BEAUPRÉAU

Règlement aux Membres de l'U. V. F. Distance: 1.500 mètres (5 tours). — Trois prix: objets d'art.

MM. 1. PROGIL 2. GUILLET 3. JANNIN 4. LOISEAU 5. MARCHIVE

GRANDE INTERNATIONALE

4 tours par séries et répétition (à 100 mètres) — Série 1: 200 mètres (2 tours); Série 2: 300 mètres (3 tours); Série 3: 400 mètres (4 tours)

Prix: 175 francs. — 1^{er} prix, 100 francs; 2^e prix, 50 francs; 3^e prix, 25 francs.

COURSEURS	ENGAGÉS	MARLOTS	DIRIGES
1. FERMOND	6. L. HUBY	Buis et Buis	Nantes
2. MARNE-LIGHTY	7. L. CHEVALLEH	Buis et Buis	Nantes
3. BOHRE	8. MEUNIER	Buis	Nantes
4. BOHRE	9. AMISKAU	Buis et Buis	Nantes
5. LONCE	10. A. GRAVOUIL	Buis et Buis	Nantes
	11. SCHWABERGER		Paris

PRIX DU VELO-SPORT DE BEAUPRÉAU

Pour chevaux de 10 ans, de 10 ans et au-dessous de Beaupréau, et assistés par les Habitants

Prix: 50 francs. — 1^{er} prix, 25 francs; 2^e prix, 15 francs; 3^e prix, 10 francs.

CONFRÈRES	COMMUNES	SOMME	SEINE-ET-OISE	CATALAN	CARAGIEN	TOULON
1. DUBREUIL	2. DUBREUIL	3. DUBREUIL	4. DUBREUIL	5. DUBREUIL	6. DUBREUIL	7. DUBREUIL
8. DUBREUIL	9. DUBREUIL	10. DUBREUIL	11. DUBREUIL	12. DUBREUIL	13. DUBREUIL	14. DUBREUIL
15. DUBREUIL	16. DUBREUIL	17. DUBREUIL	18. DUBREUIL	19. DUBREUIL	20. DUBREUIL	21. DUBREUIL
22. DUBREUIL	23. DUBREUIL	24. DUBREUIL	25. DUBREUIL	26. DUBREUIL	27. DUBREUIL	28. DUBREUIL
29. DUBREUIL	30. DUBREUIL	31. DUBREUIL	32. DUBREUIL	33. DUBREUIL	34. DUBREUIL	35. DUBREUIL
36. DUBREUIL	37. DUBREUIL	38. DUBREUIL	39. DUBREUIL	40. DUBREUIL	41. DUBREUIL	42. DUBREUIL
43. DUBREUIL	44. DUBREUIL	45. DUBREUIL	46. DUBREUIL	47. DUBREUIL	48. DUBREUIL	49. DUBREUIL
50. DUBREUIL	51. DUBREUIL	52. DUBREUIL	53. DUBREUIL	54. DUBREUIL	55. DUBREUIL	56. DUBREUIL
57. DUBREUIL	58. DUBREUIL	59. DUBREUIL	60. DUBREUIL	61. DUBREUIL	62. DUBREUIL	63. DUBREUIL
64. DUBREUIL	65. DUBREUIL	66. DUBREUIL	67. DUBREUIL	68. DUBREUIL	69. DUBREUIL	70. DUBREUIL
71. DUBREUIL	72. DUBREUIL	73. DUBREUIL	74. DUBREUIL	75. DUBREUIL	76. DUBREUIL	77. DUBREUIL
78. DUBREUIL	79. DUBREUIL	80. DUBREUIL	81. DUBREUIL	82. DUBREUIL	83. DUBREUIL	84. DUBREUIL
85. DUBREUIL	86. DUBREUIL	87. DUBREUIL	88. DUBREUIL	89. DUBREUIL	90. DUBREUIL	91. DUBREUIL
92. DUBREUIL	93. DUBREUIL	94. DUBREUIL	95. DUBREUIL	96. DUBREUIL	97. DUBREUIL	98. DUBREUIL
99. DUBREUIL	100. DUBREUIL					

DEUXIÈME INTERNATIONALE

Pour tous les concurrents présents dans la Grande Internationale et ayant pris part aux séries

Prix: 45 francs. — 1^{er} prix, 20 francs; 2^e prix, 15 francs; 3^e prix, 10 francs.

AGRICULTEURS

PRIX DES

Pour chevaux de 3 ans et au-dessus nés dans l'arrondissement ou le département d'Angers et de la Mayenne

Prix : 140 francs. — 1^{er} prix, 85 francs ; 2^e prix, 30 francs ; 3^e prix, 20 francs ; 4^e prix, 15 francs ; 5^e prix, 10 francs.

PROPRIETAIRES	CHEVAUX	NOMS	SEXE	COULEUR	CATEGORIE	PROPRIETAIRES	CHEVAUX	NOMS	SEXE	COULEUR	CATEGORIE
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	1	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	1
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	2	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	3
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	4	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	5
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	6	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	7
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	8	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	9
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	10	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	11
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	12	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	13
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	14	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	15
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	16	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	17
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	18	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	19
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	20	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	21
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	22	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	23
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	24	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	25
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	26	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	27
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	28	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	29
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	30	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	31
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	32	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	33
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	34	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	35
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	36	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	37
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	38	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	39
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	40	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	41
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	42	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	43
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	44	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	45
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	46	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	47
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	48	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	49
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	50	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	51
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	52	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	53
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	54	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	55
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	56	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	57
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	58	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	59
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	60	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	61
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	62	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	63
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	64	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	65
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	66	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	67
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	68	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	69
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	70	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	71
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	72	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	73
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	74	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	75
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	76	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	77
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	78	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	79
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	80	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	81
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	82	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	83
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	84	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	85
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	86	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	87
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	88	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	89
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	90	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	91
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	92	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	93
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	94	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	95
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	96	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	97
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	98	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	99
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	100	M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	101

COURSES DE PRIMES

Pour tous les chevaux nés pendant les années précédentes. — Série 1. — Série 2. — Série 3. — Série 4. — Série 5.

Prix de 5 francs, de 3, 2, 1 franc. — Au 12^e tour, premier 10 francs, 2^e prix, 5 francs.

PRIX DES SOUSCRIPTEURS

Pour chevaux de 3 ans et au-dessus nés dans l'arrondissement ou le département d'Angers et de la Mayenne

Prix : 110 francs. — 1^{er} prix, 60 francs ; 2^e prix, 30 francs ; 3^e prix, 20 francs ; 4^e prix, 15 francs ; 5^e prix, 10 francs.

PROPRIETAIRES	CHEVAUX	NOMS	SEXE	COULEUR	CATEGORIE
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	1
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	2
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	3
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	4
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	5
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	6
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	7
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	8
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	9
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	10
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	11
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	12
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	13
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	14
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	15
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	16
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	17
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	18
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	19
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	20
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	21
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	22
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	23
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	24
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	25
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	26
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	27
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	28
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	29
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	30
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	31
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	32
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	33
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	34
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	35
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	36
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	37
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	38
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	39
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	40
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	41
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	42
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	43
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	44
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	45
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	46
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	47
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	48
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	49
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	50
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	51
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	52
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	53
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	54
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	55
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	56
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	57
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	58
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	59
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	60
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	61
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	62
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	63
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	64
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	65
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	66
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	67
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	68
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	69
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	70
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	71
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	72
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	73
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	74
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	75
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	76
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	77
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	78
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	79
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	80
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	81
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	82
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	83
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	84
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	85
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	86
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	87
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	88
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	89
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	90
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	91
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	92
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	93
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	94
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	95
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	96
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	97
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	98
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	99
M. HIRY	Angers	Angers	Male	Bay	100

COURSE DE MOTOCYCLETTES

Réglée sur les règlements officiels et passons de la Seine-Inférieure

A contre-pair série n° 1 à 10. — Distance : 10,000 mètres (10 tours). — Série : 3,000 mètres (30 tours)

Prix : 120 francs. — 1^{er} prix, 60 francs ; 2^e prix, 40 francs ; 3^e prix, 20 francs.

NOM	PROFESSEUR	PROFESSEUR	PROFESSEUR
1. HIRY Victor	Angers	2. BACHELIER	Angers
3. LONGÉ	Niort	4. COFFARD	Angers
5. MASSÉ-LEBOUY	Breilleville	6. COFFARD	Angers
7. COFFARD	Angers	8. COFFARD	Angers
9. GRAPPELON	La Flèche	10. COFFARD	Angers

PRIX DES PLACES : Tribunes, 2 francs ; Premières, 1 franc ; Secondes, 0 fr. 50 ; Troisièmes, 0 fr. 25

UNE BUQUETTE EST INSTALLÉE DANS CHAQUE CATEGORIE DE PLACES

Distribution des prix à 10 heures

GRANDE RETRAITE AUX FLAMBEAUX UN FEU D'ARTIFICE

Grand Concours de Tir à la Carabine

Ouvert le dimanche 18 juin, à 8 heures du matin. — Concours, classes 1^{re} à 5^e, dimanche 19 juin, à 8 heures du soir

PRIX DU PROGRAMME : 10 CENTIMES

Le Président, MARCHIVE. Le Vice-président, Joseph COURTICIS. Le Secrétaire Général, DANIEL.

Source : Règlement des courses de l'U.V.F., 1913, p. 109, Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 4M 916.

La Circulaire du Ministre de l'Intérieur
en date du 17 mai 1912

Les organisateurs de toute course cycliste comportant plus de vingt coureurs devront en faire la déclaration, quinze jours à l'avance, à la préfecture, en joignant à leur déclaration le règlement et l'itinéraire de l'épreuve. Ils devront, en outre, au moment du départ, faire constater au représentant de l'autorité que tous les maires des communes traversées, ont été prévenus de l'organisation de la course et de l'heure probable du passage des coureurs, et rappeler à ceux-ci les prescriptions qu'ils auront à observer dans la traversée de certaines localités.

Les maires ne devront, du reste, pas entraver, sans nécessité l'essor des épreuves cyclistes. M. le ministre de l'Intérieur demande donc aux préfets de leur rappeler « l'utilité pratique et immédiate de ces courses qui, développant à la fois la résistance physique et certaines qualités morales du coureur, sont une mise en valeur de la jeunesse française pour le grand profit de l'armée et du pays ». Ces courses offrent le double avantage : d'une part, de donner à une industrie française très florissante le moyen de se développer encore ; d'autre part, d'apporter au commerce local (hôteliers, restaurateurs, débitants, etc.) des bénéfices fort appréciables.

Dans le cas, du reste, où certains maires commettraient des excès ou des abus de réglementation, M. le ministre de l'Intérieur rappelle aux préfets qu'ils sont toujours armés à leur égard par l'article 95 de la loi organique municipale.

En vente au Siège de l'Union :

Lettres circulaires pour les Maires des communes
traversées

Le cent : 1 fr. 30

Sortie du 31 Août
à Neugilly 26.

8^e Réunion

Procès Verbal

Favoriser par un temps splendide
notre Société faisait dimanche dernier
sa sortie sur Neugilly.

Il neuf heures 1/2 du matin, la
plus grande partie de Sociétaires n'avaient
reçu au siège du Club et le Président
donnait le signal du départ, non sans avoir
mais en vain, attendu l'un de nos meilleurs
pédale, H. X. qui avait certainement (sans
l'avoir su par ses indiscrètes) oublié de monter
son vélo-matin. Heureux X., dans la
modeste égale l'intégralité, rejoignait le
groupe au moment même où, sortant de
vaste magasin de H. H. Hochamp et Carré
qui venaient d'être un peu d'honneur à tous
les Sociétaires, le peloton remontait en file et
commençait sa route.

Les premiers kilomètres qui sont
courus, nous conduisant à Quincy (où l'on
trouve inodore), le Président déclare qu'il
a vu l'activité en raison de la bonne tenue
de sa troupe et de la manière courageuse
qu'il a un peu par tous !

Cette proposition acceptée avec
enthousiasme et immédiatement mise à
exécution et procurer aux pédaleurs peu
entraînés, mais peu nombreux il est vrai,
quelques minutes de repos justifiées
méritées.

Au moment de remonter en selle, notre Président a la douleur de faire part ^(à son) que son Cheval, est atteint de crevasses foudroyantes; il parvint à s'abstenir de peur, ni couronne!! Mais, en ^{quelques} ^{minutes} l'aide de main par l'application d'un cautère roula un main de maître (M. Ligeran) le mal est curé et tout le monde repart, comme d'habitude.

Après avoir enfin à l'apogée, but à notre promenade, en un défilé triomphal et à midi précis, sous la présidence de M. le Docteur Bonneau, un dîner fort bien ordonné nous faisait oublier les fatigues de la route. (Bonne et saine humeur, comme de suite).

Après le repas, pendant lequel le plus franche cordialité n'a cessé de régner, M. le Docteur Bonneau, Président d'honneur à Hoc, fit un excellent rapport, en quelques mots bien sentis, l'origine de la Société et le dévouement que chacun a apporté pour arriver au résultat déjà acquis, ont prononcé deux discours fort applaudis.

Après l'après, après quelques toast offerts à la prospérité du C.F.P. et à la santé de ses organisateurs, la parole a été donnée aux chanteurs et monologuistes sous le talent et la verve amusante ont charmé l'auditoire et obtenu de nombreux bravos! Puis, au basard de la plume, M. M. Hoc, Revot, Bayouzeau, Hommey, Ligeran, Héron etc... etc...

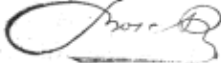
qui tous se sont surpassés et ont fait
preuve de telle capacité !

Quelques dames avaient bien
vulu se joindre à la Société... La Com
saurait trop les remercier d'avoir bien
vulu par leur grâce & leur charm rehaus
l'éclat de cette petite fête toute de famille.

Aussi, sous l'enthousiasme d'un
journoi si agréable et si bien rempli
tous les Sociétaires présents ont été satisfaits de
faire de nouvelles & nombreuses sorties.

L'ordre du jour de la prochaine
assemblée qui aura lieu sera inscrit en
premier rôle : le deuxième sera son itinéraire
et tout porte à croire qu'en souvenir de
la bonne impression que tout le monde
a emportée de celle qui s'est déroulée d'effectuer
chacun se fera un devoir et un plaisir
de prendre son concours pour rallier sous le
drapeau du C.V.V. le plus de membres possible
et assurés de cette façon un succès toujours
croissant à toute l'entreprise qui s'effectue
par la suite, l'imitation et le dévouement
de tous les membres de la Société.

Le Président





Le Secrétaire



2^e Année — N° 111. Le N°: 0' 25 (par abonné annuel: 0' 1400) 15 Mai 1914.

CYCLE MOTO

Le Cyclotouriste

REVUE DE MANUELS, ILLUSTRÉE

PRATIQUE TECHNIQUE

CULTURE PHYSIQUE TOURISME VIE EN PLEIN AIR

Organe des Sociétés d'Excursionnistes

Tous les Touristes et Sportifs, tous les Constructeurs et Agents de Cycles et Moto-cycles s'abonnent à **LE CYCLOTOURISTE**

ABONNEMENTS: France: 4 francs — 4 mois: 2 fr. 50
Etranger: 5 francs — 5 mois: 3 francs

Les abonnements partent du 1^{er} mai de chaque année.

Administration et Rédaction: 7, rue de la Boule-Rouge, PARIS-IX^e — Téléphone: Louvre 18-23

Le Cyclotouriste

Études, Informations, Chroniques et Articles inédits sur la Bicyclette, la Moto-cyclette et le Tourisme.

Triches techniques des cycles et moteurs de leur mode de fabrication, de leur utilisation, de leur entretien, de leur réparation, des conditions nouvelles et de leurs applications.

Informations d'actualité et renseignements sur le cyclisme moderne, sur les règlements internationaux, le matériel, les courses, les records et les exploits.

Chroniques médicales, judiciaires, photographiques.

Questions d'hygiène, d'alimentation, de vêtements, de relations de voyage, etc.

Revue gratuite.

Écriture hebdomadaire.

Trouvez chez nous à toutes les époques: Réponses et conseils. Petite section des correspondants.

Championnat de la Polymultiplée
(2^e Année)

REMPORTÉ CETTE ANNÉE ENCORE PAR LA BICYCLETTE

PEUGEOT

à CHANGEMENT DE VITESSE

1^{er} CHRISTOPHE

sont engagés sur bicyclette **PEUGEOT**

PEUGEOT, BEAULIEU (Doubs)
succursale à **PARIS**
71, Avenue de la Grande-Armée.

Pneus
S
O
L
Y

 VELOS
et
MOTOS

Motosacoche

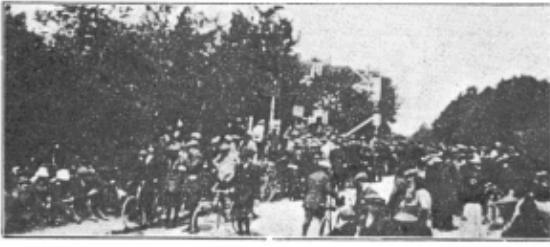
MODÈLES 1914
2 1/4, 3, 4 ET 6 HP

Monocylindres
Changement de vitesse
Débrayage
Transmission par chaîne

SIDE-CARS

Paul Mûnich, Représentant, 2, Avenue Alphonse, PARIS (10^e)

Source: *Le Cyclotouriste*, 15 mai 1914.



Avant l'arrivée des premiers.

M. A. de Baudry.

Quelques aperçus et enseignements.]

Notre 2^e Championnat, par sa formule, plaît aux cyclotouristes, mais n'en pouvons douter, puisque des milliers y assistent, commentant, discutant, étudiant chaque homme, chaque machine, chaque système, chaque organe, chaque accessoire, et chaque article du règlement.

Ces spectateurs parfois encombraient bien la route, mais, dociles, ils l'évacuaient à la moindre demande d'un commissaire ; de plus, ils respectèrent religieusement les mesures de sécurité prises par les organisateurs et appuyées par un arrêté des maires des communes — que nous ne saurions trop remercier — qui interdisait de descendre en machine les côtes du Circuit.

Le contrôle sur tout le circuit ne laissa rien à désirer, grâce à l'active surveillance exercée par les nombreux commissaires que l'Audax Club Parisien avait aimablement mis à notre disposition, et qui accomplirent leur mission en toute conscience, rendant toute fraude bien difficile.

Grâce à leur activité et à leur vigilance, le Jury était complètement informé de tout ce qui se passait en un point quelconque du circuit, de sorte que plusieurs concurrents furent très étonnés que le Jury connût leur course aussi bien qu'eux entre autres Fusier, qui fut disqualifié pour avoir eu recours au lozan, Pouché qui fut arrêté pour avoir changé de roue, bien qu'il voulait soutenir le contraire, etc., etc.

À propos de Fusier, disons que son arrivée sur pneu crevé, nous fera apporter une clause de plus au règlement l'année prochaine, clause qui stipulera que l'arrivée ne pourra être enregistrée qu'après la réparation des pneumatiques ; ce qui est logique ; car la machine doit se présenter toujours en état de rouler parfaitement.

Puisque nous en sommes aux pneus, disons que Christophe nous a de même donné une leçon. Ayant crevé, Christophe, né malin, enleva la chambre et le double tube qu'il remplaça par un double-tube, contenant sa chambre, qu'il avait autour

du corps, il est vrai qu'à une deuxième crevasse, il eut dû réparer, n'empêche qu'il avait là, tourné adroitement le règlement ; au prochain concours, tout changement d'enveloppe extérieure sera ignoré.

Le Jury a déclassé les coureurs Tappin et Chézard, pour avoir ralenti avant le départ, les deux côtés de leur garde-boue d'une façon qui rendait ces garde-boue absolument inefficaces, — certes, la leçon est dure, et il est inconcevable que ces coureurs aient commis une pareille sottise qui ne possédait nullement les avantages et qui nuit à leur constructeur dont les machines avaient cependant très bonne soigne ; la sanction n'atteint donc pas la machine en aucune façon, mais uniquement les coureurs qui transgressèrent une clause du règlement.

Le tandem Audouard aurait peut-être aussi pu encourir le déclassement, puisqu'il arriva avec des rayons cassés, accident qui s'était produit dans l'abordage à trop vive allure du caniveau qui se trouvait au bas de la descente de Maurecourt.

Il faut croire cependant que le Jury a dû s'inspirer, pour ne pas sévir, de ce fait que les équipiers avaient remplacés trois des rayons cassés par ceux qu'ils avaient en la précaution d'emporter, et que la roue n'accusait pas de voilage et que le tandem avait pu accomplir les quatre derniers tours malgré cet inconvénient.

Néanmoins, nous qui avons pour tâche de commenter les résultats de l'expérience, nous devons constater que tel accident, dès l'instant qu'il n'y a pas chute, ne devrait pas se produire par le simple fait d'un chaos dans un caniveau, lequel semble se trouver providentiellement à cet endroit.



blabla

Source : BAUDRY deSAUNIER L. : *Le cyclisme théorique et pratique*, Paris, librairie illustrée, 1892, p. 557.



Source : BAUDRY de SAUNIER L. : *Le cyclisme théorique et pratique*, Paris, Librairie illustrée, 1892, p. 558.



Source : Arch. mun. Saint-Brieuc, 2R 47.



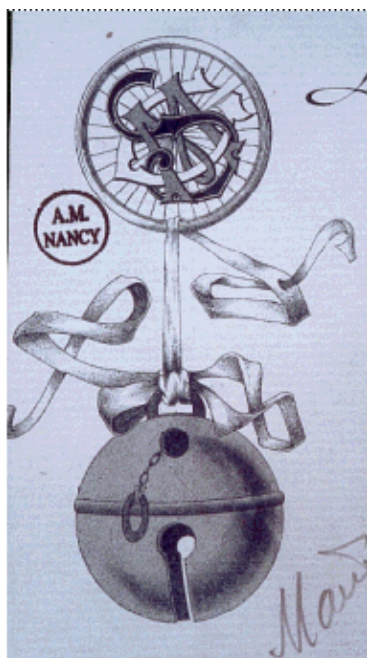
Source : Arch. dép. Dordogne, 4M 111.



Source : Arch. mun. Nancy, R 3/1.



Source : Arch. mun. Nancy, R 3/5.



J'ai débuté à pédaler en 1893 sur tricycle, caout. pleins pesant environ 30 kgs [sic]; j'étais encore écolier, mon père m'emmenait le jeudi travailler avec lui de 10 à 15 kms [sic] de la Flèche ; cela dura quelques années, ensuite il acheta, vers 1895, une bicyclette caout. pleins du poids de 21 kgs ; le dimanche, je profitais qu'il s'absentait de 2 à 7 h. pour prendre le vélo et avec un camarade nous faisons des randonnées de 40 à 60 kms ; quand mon père m'autorisait on pouvait partir de 1 à 8 h. ; j'étais, une fois, parti avec mon camarade de la Flèche au Mans surprendre ma tante, qui nous avait sermonné d'avoir entrepris un tel voyage ; elle nous a

remis un bon casse-croûte et en route pour le retour ; nous sommes arrivés avant 8 h. mais complètement épuisés.

En 1897, j'étais à Paris chez ma grand-mère ; nous avons été faire une visite aux magasins Dufayel, après avoir bien trotté, je m'arrêtai au stand vélo, ma grand-mère n'était pas loin et me trouva très attentionné ; elle me dit : tu en voudrais bien un, je fus très émotionné en répondant oui ; elle me dit : choisit..[sic] Cela n'a pas été long : un vélo à pneus avec guidon et selle de course que j'avais repéré, mais ne pensant pas qu'il serait pour moi ; le prix était de 275 Frs [sic] qui furent payés par abonnement. Un vélo à moi, c'était un des plus beaux jours de ma vie. De retour à la Flèche, mes parents furent très surpris ; mon père me fit de nombreuses recommandations, et ma mère était aussi heureuse que moi. Je sortais le soir après la journée et le vélo bien bichonné, était monté dans ma chambre.

En 1898, j'avais pu me procurer des roues avec boyaux et commençais à faire quelques petites courses en cachette ; mon père étant très hostile à ce sport ; il m'est arrivé des fois d'avoir mon vélo bouclé, puis mon père m'envoya à Rochefort s/Loire, j'avais 17 ans ½. J'étais chez de très bons patrons, bien soigné ; j'ai fait quelques courses dans le secteur, car je travaillais souvent le dimanche matin ; je me suis trouvé avec de très bons coureurs angevins, parmi lesquels je me souviens : BUSSON, FOUQUERAY, TRANCHANT, COIFFARD, DELAPORTE et autres ; il n'était pas facile de se classer avec ces costauds ; les courses étaient par séries : ½ finales, finales et honneur, une consolation pour les non-classés, j'arrivais bien en demi-finale, mais je n'ai réussi qu'une fois à la finale à Beaulieu, qui fut gagnée par TRANCHANT. Je fus second et FOUQUERAY troisième. Je n'y comptais pas car FOUQUERAY était nettement meilleur ; j'ai écouté TRANCHANT, j'ai risqué le paquet en partant sec. TRANCHANT put me rejoindre près de l'arrivée. FOUQUERAY avait été surpris et n'avait pu réagir en temps voulu. TRANCHANT était heureux, il me dit que c'était le seul moyen pour l'avoir.

J'ai fait encore quelques petites courses dans la région, et j'ai dû partir, ayant eu une petite histoire dans le pays ; j'ai bien regretté car j'aimais beaucoup l'Anjou.

Je rentrais chez mon père et fus expédié dans l'Est, à Épernay ; la vie n'était plus la même, un dur patron et des journées très longues, peu de dimanches complets ; j'avais du mal à m'entraîner mais j'ai trouvé de bons camarades au Vélo-Sport Sparnassien, bons routiers et grimpeurs ; j'arrivais, cependant à les coiffer au sommet de la dure et longue côte de Monchenot ; c'est là que je fis ma première course de 100 kms, on pouvait utiliser des entraîneurs mécaniques, j'ai demandé, mais vu ma petite corpulence et mes 48 kgs je fus évincé.

Nous sommes partis une quinzaine ; seuls deux coureurs avaient leurs entraîneurs ; la course fut menée rondement, j'ai sauté dans la roue de mon camarade et n'ai pu tenir longtemps vu la poussière, les autres ayant été décollés au départ. Je fis l'épreuve seul. Le gagnant fut BANOLTZER de Châlons en 2 h.57. Le second, mon copain KNEPPERT, en 2 h.59 ; je finissais en 3 h.3 ; les autres étaient loin ou avaient abandonné ; j'ai été très complimenté à l'arrivée, personne ne comptait sur moi, le mécano que j'avais demandé vint me trouver et regretta de ne pas avoir écouté mon camarade KNEPPERT qui avait confiance en moi ; ayant été accidenté, j'ai laissé les courses et suis rentré à la Flèche.

Au début de la saison 1901, je prends part au Prix de la Ville de la Flèche ; je gagnais ma série et ma demi-finale et abordais la finale avec confiance ; tout le public me donna nettement gagnant, mais le juge ma classa second avec un pneu ; malgré les discussions dans le public, je regrettais cette décision ; l'épreuve ayant été dotée d'une superbe écharpe avec les armoiries de la ville, brodées.

Par la suite, je partis travailler à Paris et pu [sic] participer à quelques épreuves parmi lesquelles Paris-Beauvais, Paris-Honfleur, Paris-Le Havre, Paris-Louviers, Paris-Contres, Paris-Lisieux, Paris-Caen, Paris-Tour [sic], quelques brevets de l'UVF et autres petites courses suivant le temps disponible. À ces épreuves il y avait toujours une centaine de partants ; je me trouvais souvent avec CORNET et RINGEVAL

qui enlevaient la majorité de ces épreuves ; j'ai vu aussi Emile GEORGET CHRISTOPHE dans un Paris-Caen par un temps exécrable ; plus ça tombait, plus il marchait, je n'ai pas vu son égal par mauvais temps ; je me classais souvent du 8^{ème} au 12^{ème}. Dans Paris-Tours j'ai terminé 16^{ème} ; après un sérieux coup de pompe dans la région d'Amboise, sauf accident, je terminais toujours, ne voulant jamais abandonner.

En 1904, je vins faire un tour à la Flèche où j'ai commencé le demi-fond ; je tournais très sagement et aurais pu avoir de bons résultats comme régional. Sur le nouveau vélodrome j'étais engagé avec quelques locaux à l'épreuve de demi-fond à disputer en plusieurs manches, GUIGNARD de Paris et LEPOUTRE de Lille étaient des nôtres ; aux essais BATHIAT, entraîneur de LEPOUTRE, m'avait remarqué tourner derrière ma petite moto ; il demanda à mon entraîneur qu'il se ferait un plaisir de me prendre dans la manche que je devais me rencontrer avec GUIGNARD, nous étions très heureux de cette offre. Mais j'avais oublié que je n'étais pas veinard ; au moment où je devais prendre ma moto, l'entraîneur de GUIGNARD me télescopa ; la chute fut violente, l'arrière de mon vélo entièrement brisé et je fus fortement touché. Je fus donc obligé de laisser la compétition un bon moment ? [sic]

Puis, fatalité, au mois de Juin, mon père décéda, ce fut l'adieu pour les courses, je dû [sic] rester quelques années avec ma mère continuer les travaux.

En 1905, je me suis marié, puis installé en 1906 à Fresnay s/Sarthe, que j'ai quitté pour aller au Mans en 1908 rue des Sablons où j'avais une entreprise de peinture et un petit magasin de vélos. De 1909 à 1914 je fis de nombreux déplacements comme musicien, tous les frais étant payés, mais je faisais tout à vélo ; un peu avant 1914 j'avais équipé un jeune soldat nommé THIBAULT que certains anciens ont bien connu.

En 1914, je fus mobilisé dans l'infanterie, je m'en suis bien tiré et était de retour début 1919.

Nota.

Le récit se poursuit jusqu'en 1931, date à laquelle l'auteur participe à Paris-Brest-Paris.

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er ème

er

er

er

ème

er

er

er

er

ème

er

er

er

er

ère

er

er

er

er

ème

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

er

ème

er

er

er

er

ère ème ème
ère ème ème

er

er

er

