



PASSION VELO

Genèse de l'exposition à Ezy-surEure

C'est une exposition à Ezy-sur-Eure, au Musée du peigne et parures, qui aurait dû ouvrir bientôt. Nous sommes confinés; aussi nous vous proposons une avant-première originale grâce à internet.

Cette exposition repose sur l'étonnante collection de cycles de Dominique Xavier .

Ce n'est pas un pur hasard, pas un cheveu sur la soupe. En effet, Ezy-sur-Eure est tout simplement un carrefour historique aussi important que la gare de Perpignan pour Salvador Dali. On n'ira pas jusqu'à employer l'expression centre du monde comme le génial artiste; on nuancera ,oui, plus modestement on nuancera en se restreignant à un centre du monde... sportif.

C'est dire, si toutes ces machines ont eu l'échine parcourue d'un léger frisson, quand Dominique Xavier leur a dit qu'elles partaient pour trois mois cavalier à Ezy... Pour beaucoup, il s'agissait en effet d'un retour aux sources... Car Ezy fut longtemps une des capitales du cyclisme, avec sa grande classique d'ouverture du début de saison amateur, qui déclenchait depuis 1932 le calendrier d'une multitude de classiques partant de Paris.

Ezy, c'est aussi la proximité d'Ivry la Bataille et du champion Daniel Masson, double lanterne rouge du Tour en 1922 et 23.

Ezy, c'est aussi la mitoyenneté avec les classiques Paris-Evreux, Paris-Dieppe, ou Rouen-Le Havre...

D'après Serge Laget (A suivre.....)

PASSION VELO

2. Courses mythiques : Les pionniers

Ezy-sur-Eure :

- ce sont les sorties de rodage des machines toutes neuves sorties des ateliers rouennais de Delahaye et autres constructeurs...
- ce sont les grands pionniers du cycle comme Patrice Dorrety de Pont-Audemer ou F. Gébert de Rouen, qui poussent leurs vélocipèdes ou grand-bi caoutchoutés jusque-là...
- c'est Gustave Millet, l'écrivain-journaliste rouennais, qui consacre quelques lignes élogieuses à la cité et au café-garage de la Poste tenu par Louis Gondouin, 1 route de Louviers à Ezy (téléphone : 18).
- c'est un peloton d'Anglais faisant son tour de France, qui s'arrête dans une auberge locale...
- c'est le Paris-Brest-Paris de 1891 organisé par Pierre Giffard, le grand vulgarisateur natif de la voisine Fontaine-le-Dun.

Bref, depuis le Paris-Rouen de 1869, Ezy-sur-Eure pédale de près ou de loin.... et surtout en connaît un rayon.

D'après Serge Laget (A suivre.....)



PASSION VELO

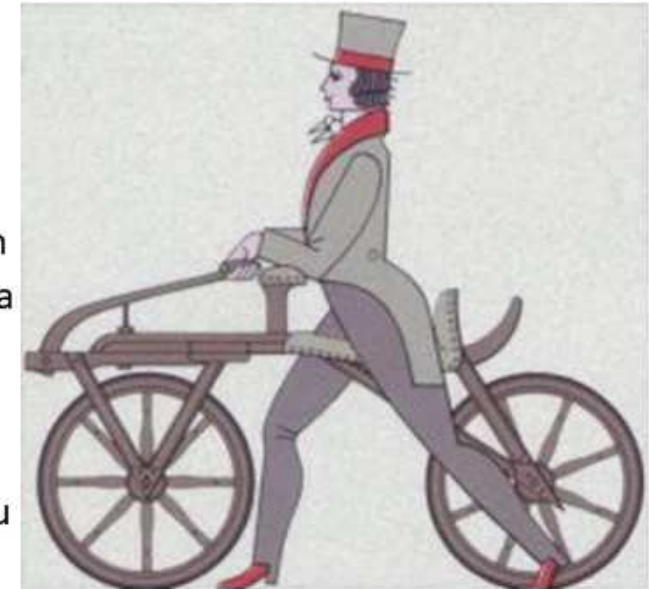
3. Naissance de la bicyclette

Pour cela, il nous faut retourner en 1817 et rencontrer le Baron Karl Friedrich DRAIS (1785-1851) qui vient de mettre au point la « Laufmaschine » (machine à courir).

Convaincu de l'efficacité de son invention, la presse sera convoquée à assister, le 12 juin 1817, à sa démonstration en parcourant sur sa « Laufmaschine » le chemin de Mannheim au relais de Schwetzingen et retour, soit environ 14 kilomètres.

C'est un succès, que dis-je un exploit. Le trajet est couvert en 1 heure, plus rapidement que la malle poste ! La presse s'enflamme.

Alors, le Baron veut commercialiser sa « machine à courir » mais il faut impérativement un brevet. Malheureusement, de nombreux obstacles vont se dresser sur sa route et le premier sera



DEMANDE REFUSEE



PASSION VELO

4, Le Baron DRAIS

Faisons connaissance avec ce baron né en 1785 à KARLSRUHE, capitale du Grand-Duché de BADE situé entre le royaume de Wurtemberg à l'est, la Belgique et l'Alsace à l'ouest.

Très jeune, il se destine au métier de forestier et devient haut fonctionnaire des Eaux et Forêts du Duché. Homme passionné, il s'intéresse aux mathématiques, aux sciences, mais également rêveur il observe, cherche, invente, expérimente. Une sorte de petit Léonard de Vinci.

C'est ainsi qu'il concevra en 1812 une machine pour transcrire sur des partitions musicales les notes jouées sur un piano. Plus tard en 1827, il créera une machine à écrire sténographique.

Touche à tout, il travaillera également sur un projet de sous-marin et un projet de périscope. Une voiture à quatre roues mues par un système de pédales viendra compléter ses créations.

La « Laufmaschine » sera l'œuvre la plus emblématique de sa vie. Il aurait eu l'idée de cette machine en regardant les patineurs glisser sur la glace.

Cet engin à deux roues, dont une directionnelle, équipé d'un siège supportant le poids de l'utilisateur permet à ce dernier de « courir ». Ainsi, de longues distances peuvent être couvertes très rapidement sans fatigue.

Le 17 février 1818, il obtiendra son premier brevet de commercialisation de sa « Laufmaschine » pour la France.

A suivre...

PASSION VELO

5. Le début du succès ?

Malgré la réussite de son exploit du 12 juin 1817, le baron DRAIS n'obtient pas, dans son pays, le brevet nécessaire à la commercialisation de sa machine. Bénéficiant d'un certain nombre d'appuis, le 21 août 1817, il adresse une supplique (rédigée en français) à la Grande-Duchesse Stéphanie (de Beauharnais) épouse du Grand-Duc de Bade, Karl Friedrich II

*"Veuillez, Madame, me protéger près de Mon Souverain
Lequel je viens supplier de m'accorder une patente pour l'usage exclusif de mes machines à courir sur les rues publiques.
J'ose rappeler encore au Souvenir de Votre Altesse Royale qu'Elle a bien voulu s'intéresser déjà à ma grande voiture qui marchait sans chevaux....."*

Nouvel échec, le ministère campe sur sa première résolution de refus

Mais le baron est tenace, et pour étayer sa demande, il adresse une lettre au ministère avec la liste des aristocrates ayant déjà passé commande.

Le 12 janvier 1818 la patente est accordée au baron

*"Nous Carl, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Bade....., accordons à l'écuyer de chambre baron de Draï, **un brevet d'invention de dix ans** pour la machine à courir inventée par celui-ci...."*

De nombreux autres marchés restent à conquérir, l'empire d'Autriche et le royaume de France.

A suivre...



PASSION VELO

6. La FRANCE découvre la Laufmaschine

Pour commercialiser son invention, le baron Drais détenteur de son premier brevet souhaite présenter sa «Laufmaschine» dans les grandes capitales Européennes que sont Vienne et Paris

Vienne lui oppose un refus.

En France, le 17 février 1818 un brevet d'importation est accordé pour 5 ans et le nom de « Laufmaschine » est remplacé par **VELOCIPEDE** (du latin *velox* : rapide et *pedis*: pieds).

Toutefois cette machine sera rapidement connue sous le nom de **draisienne**, en rapport avec le nom de son inventeur.

Le dimanche 5 avril 1818 le journal de Paris annonce qu'on pourra enfin voir une démonstration des premiers vélocipèdes ou draisiennes au jardin du Luxembourg.

Des « prospectus » décrivant son maniement sont édités par le baron :

« Après s'y être placé à-peu-près dans l'attitude figurée sur l'estampe ci-jointe, les coudes ouverts... »

« Dès lors posant légèrement les pieds sur le terrain, on fait de grands pas, en direction parallèle avec les roues... »

Le spectacle est riche en couleur, les machines se révèlent fragiles, de nombreux amateurs chutent. Beaucoup jugent la draisienne sans utilité réelle, sauf pour la corporation des cordonniers !

Succès ? Echec ? Les démonstrations se multiplient, on installe un manège à Paris où sont données des leçons d'équitation pour dompter ces machines. Le baron vient en personne pour présenter sa machine, mais l'inventeur n'arrive toujours pas à convaincre un large public.

A suivre ...



copie du brevet INPI

PASSION VELO

7. Le grand-bi

Drôle d'engin que ce grand-bi !! C'est un type de bicyclette qui possède une grande roue avant de 120-130 cm de diamètre environ et une petite roue arrière ne dépassant pas 40 cm.

Les pédales sont attachées sur la roue avant motrice, ce qui permet de gagner en efficacité de pédalage. Plus la roue avant est grande, plus la vitesse est élevée. Il n'y a pas de roue libre, ce qui oblige le cycliste à pédaler en permanence.

Le grand-bi apparaît au début des années 1870 et, à cause de sa dangerosité, est peu utilisé par les amateurs et le grand public,

En effet, imaginez ce cycliste très haut perché, assis en équilibre sur sa selle située sur la roue avant; lancé à grande vitesse, le moindre heurt peut le projeter en avant, causant ainsi des blessures plus ou moins graves.

La difficulté de l'apprentissage, l'impossibilité de rester sur la selle à l'arrêt, la difficulté pour monter et descendre du grand-bi et les conséquences importantes lors d'une chute sont autant d'arguments qui le mèneront petit à petit à son déclin aux alentours de 1900.

A suivre...



PASSION VELO

8. Le grand-bi suite



Boudé par le public, le grand-bi connaît par contre une grande popularité parmi les sportifs au cours des années 1870-1880 ; des centaines de spectateurs assistent à de nombreuses courses dont certaines ont lieu entre un cycliste et un cheval ou une carriole tirée par un cheval.

De nombreux clubs sont créés, permettant ainsi aux pratiquants de rouler en groupe et d'organiser des voyages importants. Pour exemple, les membres du Middlesex Bicycle Club réalisèrent 1.100 km en deux semaines au départ de Londres.

Ce sport appelé cyclisme devient universitaire et en 1874, Cambridge et Oxford fondent un club de pratiquants.

Le premier tour du monde en grand-bi, parti de San Francisco le 22 avril 1884 et arrivé à Yokohama le 17 décembre 1886, fut accompli par l'américain Thomas Stevens.

La française Marie Marvingt en sportive accomplie (cycliste, nageuse, aviatrice...) est la première femme en 1905 à se distinguer sur un grand-bi.

Nous la retrouverons plus tard...

PASSION VELO

9. La Michaudine.... le chaînon manquant.



Rétropédalons pour retrouver la Michaudine, Pierre MICHAUX, serrurier et réparateur de draisienne à Paris ajoute, en 1861, des manivelles en opposition sur l'axe de la roue avant. Cette invention transforme la draisienne, que seule la poussée des pieds sur le sol faisait avancer, en vélocipède puisque la force motrice est transmise directement par les pieds sur la roue avant. Très ingénieux, Pierre Michaux améliore sa « draisienne à pédales » : il augmente la taille de la roue avant, remplace par de la fonte le bois du châssis, met une selle réglable et suspendue puis ajoute des freins à patin. Il construit entre 1861 et 1865, 544 « Vélocipède Michaux » ou « Michaudine » et le Prince Impérial Louis Napoléon, fils héritier de Napoléon III, se met en tête d'en équiper toute la cour. Cela lui vaudra le surnom de « Vélocipède IV ».

Dès lors, pour augmenter la vitesse, la roue avant devient de plus en plus grande : chaque coup de pédales génère un plus grand développé. C'est ainsi que le grand-bi est né.

Ce n'est donc pas sans un certain chauvinisme que l'on peut affirmer aujourd'hui que les origines du vélo « moderne » sont bel et bien françaises !

PASSION VELO

10. Du tricycle au triporteur



Ancêtre du vélo ? Assurément le tricycle en est le précurseur.

Stable grâce à ses trois roues, il est mû par la force humaine.

Un horloger allemand, Stephan Farffler, souffrant d'une paralysie des membres inférieurs ne pouvait se déplacer qu'en fauteuil roulant. Pour améliorer son autonomie, il invente le premier tricycle qui pouvait avancer grâce à des manivelles situées au niveau du guidon.

Plus tard en 1789, mais près de trente années avant la Draisienne, deux français, Blanchard et Magnier, créent un modèle à pédales.

Le premier brevet connu est déposé en Grande Bretagne en 1818 par Denis Johnson. Une très grande variété de modèles sont nécessaires, tant en fonction de la morphologie que du sexe de l'utilisateur : aussi, de très nombreuses entreprises se lancent dans leurs fabrications, concourant au succès commercial de cet engin à trois roues. Le nombre de tricycles en circulation vers 1880 dépasse celui des bicyclettes.

En 1885, pour remplacer la force humaine, le marquis Jules Albert de Dion installe une chaudière à vapeur sur un tricycle, puis, grâce au pétrole, construit un moteur d'une puissance énorme pour l'époque : 0.75CV. Ce moteur sera ensuite adopté par Renault.

L'usage des tricycles est alors essentiellement destiné aux promenades et pas encore aux déplacements professionnels.



A suivre...

PASSION VELO

11. Du tricycle au triporteur (suite)



Quel bel engin que ce triporteur sur lequel évoluent des promeneurs privilégiés. A côté, peu visibles, les différents corps de métier œuvrent avec peine, effectuant les trajets à pied et les déplacements des charges souvent à dos d'homme.

Voilà une machine qui, dans les premiers temps vers 1870, peut et va aider les ouvriers dans leurs déplacements mais aussi les pompiers vers 1890 pour se rendre plus rapidement sur les lieux d'intervention.

Tout n'est pas résolu : faciliter les déplacements rapidement avec moins de fatigue est un premier pas, mais comment transporter tout ce qui est nécessaire à ces « tricyclistes » pour exercer leur activité ?

Pour véhiculer les charges, une caisse en osier, en bois puis en métal est créée : le tricycle porteur ou.

«triporteur» est né et sera équipé d'un système de transmission par chaîne du pédalier vers la roue arrière. Les rues des villes étant pavées, les routes secondaires empierrées, l'usage du triporteur restera limité car difficile d'évolution (cf. course Paris Roubaix et ses fameux pavés). La revue du Touring Club de France, d'octobre 1899, nous apprend que l'utilisation du triporteur pour le transport du courrier est étudiée par Léon Mougeot, sous-secrétaire aux Postes d'Etat. Ce « triporteur » a une roue arrière motrice – à la force des mollets – deux roues avant directrices et un coffre central pouvant transporter 20 à 25 kg de courrier et colis.

Le triporteur vient de trouver sa place dans la logistique urbaine pour le transport des marchandises, des livraisons, et ce avec célérité, certains engins atteignant les 12 voire les 15 km/h.

De nombreux modèles vont être déclinés : caisse ouverte, fermée, en bois verni, en métal...

A suivre ...



PASSION VELO

12. Marie MARVINGT, la seule femme à avoir couru le Tour de France avec les hommes.



Née en 1875 à AURILLAC, Marie Félicie Elisabeth MARVINGT va s'illustrer tout d'abord dans les courses de grand-bi.

La femme n'étant pas autorisée à porter le pantalon, elle confectionnera alors une jupe-culotte pour faciliter le pédalage.

Marie n'a qu'un seul but : intégrer le peloton du Tour de France mais, en ce début du XXe siècle, imaginer une femme dans une course cycliste masculine est impensable (de timides tentatives pour créer un tour féminin apparaîtront en 1955 puis en 1984, sans grand résultat).

Peu s'en faut pour Marie... : le 13 juillet 1908, une grosse centaine de coureurs s'élance depuis Neuilly-sur-Seine pour la 6e édition du Tour de France. Quelques minutes plus tard sur sa bicyclette, elle emboîte le pas de ces forçats de la route.

Seule, cette aventurière de 33 ans va avaler comme les hommes les 14 étapes totalisant 4488 kilomètres et fera partie des 34 rescapés qui arriveront au bout de cet interminable parcours. La direction de l'épreuve ne voulut jamais l'inscrire dans le classement, même si elle avait fait quasiment le même temps que la plupart des coureurs.

Cette casse-cou, surnommée la « fiancée du danger », à la fois pilote d'avion, alpiniste, patineuse, skieuse, inventeur, infirmière, demeurera la femme la plus décorée de l'histoire de France.

Passionnée de vélo, elle effectuera un dernier tour de piste à plus de 85 ans dans la course Nancy-Paris de 1960



PASSION VELO

13. Enfin, la bicyclette

Que d'évolutions techniques pour mener à la bicyclette ! Nous avons vu l'installation d'un pédalier sur la roue avant, la dimension des roues augmenter avec le Grand-bi. En 1880, Lawson a l'idée d'installer, toujours sur un Grand-bi, un pédalier sur l'avant du cadre et une chaîne pour assurer la transmission entre ce pédalier et la roue arrière.

Pour décupler la force exercée par le cycliste, les roues dentelées entraînant la chaîne sont de tailles différentes : le plateau sur le pédalier est plus grand que le pignon sur la roue arrière qui effectue donc plus de tours que le pédalier



« The Rover Safety Bicycle » plus communément appelée « safety » puis « the rover » ou « bicyclette de sûreté », mise sur le marché en 1885 par John Starley est le précurseur de la bicyclette moderne.

Sa forme devient plus équilibrée : roues de taille réduite et de diamètres égaux. Les pieds du cycliste sont proches du sol, facilitant ainsi l'arrêt. L'assise s'effectue sur une selle placée au milieu du cadre.

La bicyclette a bien changé depuis la « Draisienne » ; elle va poursuivre sans cesse ses modifications que nous allons suivre...

PASSION VELO

14. Les Hirondelles



Connaissez-vous les hirondelles ? Pas les oiseaux, mais ... les bicyclettes.

En 1900, peut-être au printemps, la bicyclette de marque « Hirondelle » voit le jour à Saint Etienne.

Les premiers modèles sont peu différents des vélos actuels : cadre métallique, deux roues de même taille, transmission par chaîne, roue libre, pneumatiques démontables gonflés à l'air et système de freinage ; rapidement ils seront équipés d'un garde-boue.

Très populaires, ces bicyclettes ont également été le premier moyen de locomotion rapide des agents de police. Très vite, ces représentants de la force publique se virent affubler du surnom d'hirondelles. En effet, évoluant le plus souvent par deux, non seulement montés sur des bicyclettes de la marque hirondelle, leurs uniformes sombres et une pélerine flottant au vent leur donnait un aspect évoquant cet oiseau.

Les bases du fonctionnement ne vont guère évoluer, mais l'esthétisme, l'aérodynamisme, la solidité, la légèreté et la recherche de la performance vont être les axes des améliorations du début du XXème siècle à nos jours.

A suivre...



PASSION VELO

15. La Petite Reine ... Entre les deux, mon cœur balance

Partons à la recherche de l'origine de cette expression « La Petite Reine » qui désigne la bicyclette.

La première hypothèse serait en lien avec la jeune princesse Wilhelmine d'Orange-Nassau devenue reine des Pays-Bas, en 1890, à l'âge de 10 ans succédant à son père Guillaume III. Déjà à cette époque, elle avait pris l'habitude de se déplacer à bicyclette dans son royaume, ce qu'elle continuera jusqu'à son abdication en 1948 pour sa fille Juliana. Ses descendants ont perpétré cette tradition à tel point que les souverains des Pays-Bas sont parfois surnommés « la monarchie à bicyclette »

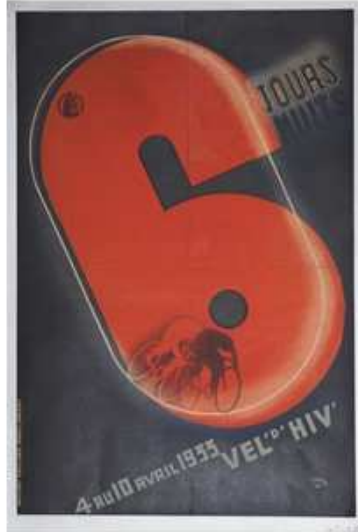


Lors de l'un de ses séjours à Paris à l'âge de 18 ans, la presse française, dans un article de « La France Illustrée » paru en 1898, salue cette « petite reine à bicyclette ».

Très populaire, l'expression désigne rapidement le vélo lui-même : la reine bicyclette devenue « petite reine » en 1911.

Autre hypothèse, cette expression aurait été écrite et popularisée par les articles de Pierre Giffard (1853-1922) homme de lettres et grand reporter français. A la fin du XIXème siècle, il avait écrit un ouvrage retraçant l'histoire du vélocipède en l'intitulant « La Reine Bicyclette ». L'expression se serait peut-être transformée dans le temps en « Petite Reine »

A chacun de trouver son chemin ... à bicyclette



PASSION VELO

16. Les Six Jours

C'est une chance de voir s'installer à Ezy, au Musée, l'exposition « Passion Vélo ». Un grand nombre de bicyclettes sont arrivées, pimpantes et frémissantes. Chacune porte son histoire et son lot d'inventivité de progrès. Cette promenade au pays de la « petite reine » est un enchantement. D'abord est arrivée la Draisienne, du baron Drais, et ses courses fantastiques. Puis nous avons découvert le Grand -Bi et sa grande roue tellement impressionnante. Ce Grand -Bi ne pouvait être maîtrisé que par des jeunes gens agiles et un peu équilibristes.

Enfin sont arrivés « les Michaux » et les courses organisées à l'époque ...Puis viennent les pédaliers, les roues fixes ou libres, les pneus, les pignons, les dérailleurs...

Puis voilà des vélos sans freins ! Sans dérailleurs !! Sans roue libre !!! Très modernes ? Très épurés ?... Assurément très aérodynamiques.

Quelle hérésie ! Que sont donc ces engins ? De véritables dangers !!! ...Il s'agit de vélos spéciaux dévolus aux vélodromes et, dans un même flash, nous avons retrouvé des images du Vel d'Hiv et le son des accordéons accompagnant « les Six Jours ». Les Six Jours évoquent le succès des vélodromes de nos arrière grands-parents et des images de fête. Mais c'est aussi une redoutable course C'est aux États-Unis que furent inventées ces courses de Six jours. À l'origine, elles étaient disputées individuellement, véritablement sur six jours. Chaque coureur roulait ou dormait comme il l'entendait. Ce marathon était inhumain et les concurrents en sortaient complètement détruits. On cessa ce jeu de massacre en créant une course de relais à deux, dite « à l'américaine » ou « madison », les premières épreuves ayant été disputées au Madison Square Garden de New York.

A suivre ...

PASSION VELO

17. Les Six Jours (suite)

On oublie aujourd'hui que le cyclisme sur piste fut une spécialité sportive prisée par tous. Le spectacle était autant sur la piste, avec ces sportifs en quête d'exploit, que dans la salle contenant un anneau de vitesse elliptique, une partie centrale et en périphérie des gradins. Les spectateurs « Populaires » des gradins invectivaient souvent les « Rupins » venus se pavaner dans les loges situées au centre du vélodrome au plus près de la piste. Le tout accompagné par les flonflons de l'orchestre et les commentaires endiablés du speaker qui donnait l'ambiance tant particulière à ce lieu chargé d'histoire. Il se déchainait particulièrement vers la fin de la soirée, généralement vers 23h à minuit, pour relancer les coureurs dont les paupières s'alourdissaient et dont les mollets durcissaient. Le maître incontesté de ces animateurs du Vel d'Hiv fut Georges Berretrot qui utilisait ses dons pour récolter de l'argent auprès des spectateurs afin d'offrir des primes aux coureurs à chaque tour.

Puis venait la soirée de gala du vendredi où les personnalités, en tenues élégantes, dînaient au centre de la piste, tandis que la « Reine de la Course », différente chaque année, souvent une personnalité du monde du spectacle (Edit Piaf, Paulette Dubost, Annie Cordy ...) animait la soirée.

Dans ce lieu très populaire, outre les différentes catégories de courses cyclistes: sprint, poursuite... se tenaient également d'autres grandes compétitions sportives dont la boxe, le catch, le patinage ... Mais parfois s'y tenaient aussi des réunions politiques (meeting de Léon Blum ...) ou des spectacles.

Le Vel d'Hiv connut également une période tragique en juillet 1942.

Aujourd'hui, les stades et les vélodromes ont évolué, les manifestations également, mais pour cette exposition ezéenne, qui pourra normalement s'ouvrir après l'été, il fallait évoquer cette « course des six jours ».

Donc rendez-vous à Ezy-sur-Eure (salle d'exposition) pour parfaire vos connaissances sur le vélo et découvrir cette exceptionnelle et rare exposition. A suivre ...



PASSION VELO

18. Un maillot jaune



Et si Géo Lefèvre avait aussi inventé « Le Maillot Jaune » ! ... Je sais, vous savez qu'avec des « si » on mettrait Paris en bouteille. Notre propos est bien plus modeste, en fait il s'agit simplement de revenir en 2019, où fût célébré le Centenaire du Maillot Jaune, le plus beau, le plus disputé, le maillot emblématique du Tour de France. Mais continuons notre remontée dans le temps.

1919, année de la reprise du Tour de France, voit la naissance du Maillot.

Quelques mois plus tôt, le 11 novembre 1918, l'armistice avait sonné la fin de la boucherie, de la haine et redonné un brin d'espoir... La vie allait doucement reprendre cahin-caha avec des béquilles, avec des séquelles, avec des douleurs. Le sport qui au

front avait continué, donnant une des rares raisons de sourire un peu, lors de matchs de football, de rugby ou de basket disputés entre deux bombardements, allait prolonger ses bienfaits inespérés car il avait donné de-ci de-là des signaux de renaissance. Il permettait de s'ébrouer, de reprendre confiance. Elle était mince comme un filament cette confiance mais elle était là. Le printemps 1919 allait donner « Le » signal.

Le 28 juin était signé à Versailles le traité de paix et le lendemain, de Paris, s'élançait le Tour de France, le 13ème !!!

Ils n'étaient plus que 67 partants contre 145 en 1914, François Faber le luxembourgeois au grand cœur, Octave Lapize et Lucien Petit-Breton avaient été fauchés par la bourrasque comme cinquante autres géants de la route.

Henri Pélissier, Jean Alavoine, Firmin Lambot ou Eugène Christophe, qui avaient échappé miraculeusement au massacre, repartaient le cœur lourd en pensant à leurs camarades. Le parcours avec ses 5560km en quinze étapes serait encore plus ambitieux que le précédent de 1914. Le Tour, symbole du monde du sport cinglait à nouveau vers le large, vers Le Havre, Cherbourg et Brest...

A suivre ...

PASSION VELO

19. Le maillot jaune (suite)

Ce treizième tour voit s'élancer 67 rescapés de la guerre avec de rares sponsors et équipementiers. Aussi, fait unique dans l'histoire du Tour : les équipes ne sont pas constituées et les coureurs sont regroupés dans un consortium « La Sportive », sous une seule couleur apparente ou presque : le gris tout juste agrémenté de légers liserés aussi ternes.

Comment reconnaître les coureurs et surtout le leader ? public et journalistes ne pouvaient le distinguer pour l'ovationner sur le parcours, le rejoindre, l'entourer, le féliciter, l'honorer.

Du côté des Sables d'Olonne, le 5 juillet, Eugène Christophe souffle la première place à Henri Pélissier sous le regard d'Alphonse Baugé, ancien coureur devenu directeur sportif en remplacement de Géo Lefèvre. Frappé par cette absence de visibilité et affligé par cette situation, Alphonse a l'étincelle dans le passage des Pyrénées ! « Eureka » La sublime IDEE venait de surgir ; Il suggère alors à Henri Desgrange, le patron du tour, le port « d'un maillot spécifique » par le premier du classement, et

pourquoi pas « jaune », ayant déjà testé la visibilité de cette couleur dans la grisaille des groupes lorsqu'il dirigeait et organisait les équipes Alcyon et Peugeot dans les tours d'avant-guerre. Desgrange, toujours preneur d'une bonne idée, sauta d'autant plus facilement sur celle-ci, le jaune étant la couleur de son journal qui décollait difficilement face à la concurrence. Commandés en urgence à Paris, les maillots devaient arriver à Marseille ; mais ce ne sera que plus tard, le 18 juillet, qu'ils atteindront Grenoble.

Au café de l'Ascenseur, très tôt sur le coup de 2 heures du matin car il fallait boucler les 325km et arriver vers 16 heures (le départ dans la nuit sombre était donc impératif), on peut aisément imaginer la fierté du patron remettant à Eugène Christophe, toujours leader au départ de la onzième étape vers Genève, ce nouveau « maillot jaune ».

De ce jour, le Tour ne fut plus jamais comme avant. Ce 19 juillet 1919 fut le Jour « J ».

Dans la traversée par la course des villes de Strasbourg, Metz et toutes les régions reconquises, tout le monde cherchait le maillot jaune, le maillot couleur soleil. Et ce soleil d'emblée réchauffait le Tour et les spectateurs. L'espoir était là, après la noirceur et l'horreur des tranchées, enfin la lumière, enfin la chaleur.

Cerise sur le gâteau, c'est « Cricri », le vieux gaulois, le plus vaillant des coureurs qui arborait ce nouveau maillot.



PASSION VELO

20. Cri-Cri le premier maillot jaune



C'est donc à Grenoble, au café de l'Ascenseur, que le 19 juillet 1919 le premier maillot jaune de l'histoire de la Grande Boucle fut remis à Eugène Christophe ; serrurier de son métier, il ne gagnera jamais le Tour mais sera largement connu pour sa malchance légendaire.

Nul ne connaît l'avenir, Christophe pas plus que les autres. Une semaine plus tard, sur la route entre Metz et Dunkerque, la fourche de son vélo casse et l'oblige à terminer l'étape à pied.

« *J'avais exactement 33 minutes d'avance*, expliquait-il en 1956 dans l'émission *Soyez témoins* de la Chaîne Parisienne. *Il n'y avait que 500 kilomètres à faire, nous n'étions plus qu'onze dans le Tour de France ; je ne pouvais plus être battu !* » Et pourtant ... A cause de cet incident technique, c'est le belge Firmin Lambot qui s'empare de l'étape et du Tour 1919.

Eugène Christophe a joué de malchance comme six années auparavant.

Nous voici le 9 juillet 1913 dans les Pyrénées. « *J'avais 18 minutes d'avance en haut du col du Tourmalet* » claironne Christophe. Le coureur amorce la descente et chute : la fourche de son vélo vient de casser. « *Quel martyre de voir tous les camarades passer à 50km/h alors que je me demandais où j'allais trouver une forge.* » Oui, une forge ... car Eugène Christophe n'est pas de ceux qui abandonnent. Après quelques kilomètres à pied, il rencontre une vieille dame qui lui indique l'adresse d'un forgeron à Sainte Marie de Campan. Le cycliste s'écarte de la route, arrive à la forge. Et là ...

« *J'ai forgé un bout de ferraille ! Un boulon de 22 millimètres que j'ai épaulé à la forge, fini d'épauler à la lime. J'ai percé et goupillé le tout pour rassembler mon tube qui était cassé et j'ai remonté mon vélo !* » Mais reste encore le plus dur à faire...

« *La femme du forgeron m'a donné un quignon de pain, j'ai rempli mon bidon d'un peu d'eau et je suis reparti avec 4 heures de retard !*

En 1913 j'ai tout de même réussi à terminer le Tour de France à une place honorable (7ème) et c'est ce qui a fait ma notoriété ! »

Aujourd'hui, on se souvient bien sûr d'Eugène Christophe pour son premier maillot jaune mais surtout pour sa malchance légendaire et pour sa fameuse fourche qui a cassé ... et un, et deux, et trois... (1913, 1919, 1922).

(Extraits du reportage de Benjamin Vernet France Bleu Isère)

PASSION VELO

21. Eté 1936, Les premiers congés payés

L'été 36 verra non seulement, du 7 juillet au 2 août, le trentième anniversaire du Tour de France mais aussi les premiers congés payés.

La « Petite Reine », objet anodin aujourd'hui, va participer à un tournant de la société française avec la mise en œuvre de ces derniers, et c'est une véritable révolution sociale. Mais comment envisager ces « grandes vacances » sans moyen de locomotion autonome ? la bicyclette et le tandem vont jouer ce rôle.

Arrive l'été, les vacances s'ouvrent à tous mais peu de français ont les moyens de voyager. L'automobile est un luxe uniquement à la portée des classes les plus riches. Peu importe, on enfourche vélos et tandems pour s'échapper. Certes pas très loin, mais au moins pour profiter de l'herbe verte de la campagne, du bord d'un lac ou d'une rivière, passer du bon temps en famille ou entre amis...



A cette époque il y avait, bien sûr, une tradition de vacances dans les belles villas des stations balnéaires et thermales ; les classes moyennes, quant à elles, se tournaient vers les locations de petites maisons. Mais pour ces nouveaux vacanciers rien n'était prévu ! C'est alors la découverte du camping... rien à voir avec les établissements d'hôtellerie de plein air comme on les connaît actuellement avec leurs mobil-homes et leurs piscines géantes. Le camping d'avant-guerre se vit à la dure : on plante juste une toile de tente sur un carré, d'herbe ou de terre battue, aménagé ou pas, pour profiter simplement du grand air.

L'exposition « Passion vélo » retrace cet été 1936, moment privilégié pour la « Petite Reine » qui inaugure les premières grandes vacances, année qui voit également la naissance, le 15 avril à Masbaraud-Mérignat dans la Creuse, d'un futur champion baptisé Raymond ... Poulidor

PASSION VELO

22. Les vélos fleuris de la Croix Pageot d'EZY



Revenons en 1895 : Ezy connaît un essor économique, de nombreuses associations sont créées, des Harmonies rivalisent avec celles des villes voisines. Le quartier de la Croix Pageot ne fait pas exception. A l'initiative d'Edouard MARIE, président de la fanfare, le « club de la Croix Pageot » est créé.

Quelques tables de bistrot, quelques bouteilles de vin, de grandes discussions amènent à diverses résolutions dont l'élection d'un maire de la « commune libre de la Croix Pageot », pas encore un quartier d'Ezy, et qui d'ailleurs ne sera jamais une commune.

Des fêtes sont organisées ; celle de juillet, chaque année, donne lieu à de grandes réjouissances avec fanfare, feu d'artifice mais aussi élection de la Reine, et surtout un défilé de ... brouettes et vélos fleuris ... en quelque sorte un mini corso. D'un dimanche, cette fête de la Croix Pageot s'étalera sur trois jours jusqu'à la fin des années 60.

Chacun rivalise de créativité et de goût pour réaliser le plus beau vélo afin d'épater ses voisins et acquérir une notoriété pour l'année à venir.

Cette belle réunion de quartier dépasse rapidement les frontières de cette « commune libre », attirant quantité de visiteurs et spectateurs. C'est l'occasion de se retrouver, mêlant indistinctement aux habitants de ce quartier, où ne se trouvait ni patron ni manufacturier, vignerons et peigniers, blanchisseuses et cultivateurs.

(Source : Ezy et son Histoire)

PASSION VELO

23. Rouler en tandem 1/2

En latin, « tandem » signifie en « longueur » ou « l'un devant l'autre » mais l'expression tandem, qui apparaît dans notre vocabulaire au milieu du XVIII^{ème} siècle, sert principalement à indiquer un mode d'attelage de chevaux qui ne sont pas côte à côte mais l'un devant l'autre ... à la queue leu leu ... quel qu'en soit le nombre.

Dans les années trente avec les congés payés, on voit apparaître les tandems bicyclette. Grand succès auprès des couples d'ouvriers qui, ne pouvant s'offrir le luxe d'une voiture, adoptent cette bicyclette à deux places : ils peuvent alors, ensemble, se balader sur les routes en pédalant de concert l'un derrière l'autre, l'homme devant, la femme derrière... pourquoi ? peut-être pour se protéger du vent !

A suivre ...



PASSION VELO

24. Rouler en tandem 2/2



De là à voir arriver le vélo-conférence, dont le maniement nous laisse très dubitatifs, il n'y a qu'un coup de pédale à donner.

Un tandem à deux places ! pourquoi pas plus ?
L'imagination toujours plus fertile, on fabrique alors des tandems à trois places - ces fameuses triplètes – illustrées dans le film d'animation « Les triplettes de Belleville » ; de trois places, elles passeront à 4, 5, 6, et 7 places pour les familles nombreuses ... et même 8 places, appelé le Grand 8, comme à la fête foraine. Le père et la mère sont installés à chaque extrémité et les enfants au milieu.



PASSION VELO

25. Mono, bi, tri, quadri... déclinons la roue 1/2



Partons à la découverte de quelques cousins de notre bicyclette :

- le monocycle, présenté à l'exposition universelle de Paris en 1855, dérive du Grand bi. Baptisé « Pédocaèdre », il va subir lui aussi de nombreuses modifications non seulement techniques pour améliorer l'équilibre de son utilisateur mais aussi esthétiques selon l'usage auquel il est destiné.

Trial, street, fresstyle ou artistique, il permettra toutes sortes d'acrobaties notamment dans le monde du cirque, le pédalier étant en prise directe sur l'axe de la roue avec une selle plus ou moins haute.

- girafe, girafe à roue, kangourou, roue ultime (sans selle), roue impossible, autant d'appellations que de variantes plus ou moins déjantées pour un usage qui ne l'est pas moins!

A suivre ...



PASSION VELO

26. Mono, bi, tri, quadri... déclinons la roue 2/2

Bicycle, tricycle n'ont plus de secrets pour vous ... allons vite au quadricycle, sans évoquer les voiturettes sans permis, les quads qui sont motorisés pour présenter deux véhicules mus à la force des mollets : le cyclo-draisine et la rosalie.

Le cyclo-draisine utilisé vers 1852 pour l'inspection des voies ferrées était mû manuellement par un système de levier analogue aux pompes anciennes. Sa transformation par l'ajout d'un voire deux pédaliers encadrant un banc de « voyageurs » retrouve actuellement, sous le nom de cyclo-draisine, une deuxième vie sur d'anciens tronçons ferroviaires. Son chemin sans détours permet de découvrir à petite vitesse de jolis paysages, en empruntant viaducs et tunnels inaccessibles.



La Rosalie, jeunette de 1853, fut un certain temps la solution aux problèmes d'équilibre du Grand bi. C'est de fait la première voiture à pédales ...

Couramment utilisée à sa création, son usage se restreint à la promenade ludique dans des lieux touristiques, les parcs d'attraction, les stations balnéaires...

Pour avancer, chacun doit y aller de son tour de pédale



PASSION VELO

27. Les inventions autour du vélo

Sécurité, confort, diminution de l'effort, que serait le vélo moderne sans ces inventions révolutionnaires de quelques ingénieurs . Partons à leur découverte :

- le roulement à bille, appliqué au Grand-bi dès 1869, diminue les frottements sur l'axe de rotation des roues, réduisant donc l'effort nécessaire.
- les freins sont d'abord un sabot qui frotte sur le bandage des roues, comme sur les charrettes et véhicules hippomobiles. Avec l'arrivée des pneumatiques, les voici placés en opposition sur la jante afin de ne pas altérer le pneu.
- Hans Renold, ingénieur suisse, invente en 1880 la transmission par chaîne entre le pédalier et la roue arrière



- deux grands noms nous offrent les pneumatiques utilisés tant pour les bicyclettes que pour les automobiles. John Boy Dunlop, en 1880, enveloppe les roues de bandes de caoutchouc collées ensembles et gonflées, créant ainsi un effet de coussin d'air. En 1891, Edouard et André Michelin inventent la chambre à air et le pneu démontable.
 - en 1898, la roue libre est inventée par M. Sachs, un industriel allemand, ce qui apporte un grand confort au cycliste. En effet, celui-ci devait auparavant pédaler continuellement, y compris dans les descentes.
- A suivre ...

PASSION VELO

28. Les inventions autour du vélo



Continuons à suivre la route des inventions qui ont fait de la Draisienne un vélo moderne.

- Afin d'ajuster l'effort nécessaire au profil de la route, Paul de Vivie invente le dérailleur en 1908. Ce système permet de déplacer la chaîne sur des roues dentelées plus ou moins grandes, tant sur le plateau que sur le pignon. Avant cette date, le coureur devait inverser la roue arrière munie d'un pignon sur chaque côté (un grand et un petit)

- Quelques décennies plus tard, la recherche porte sur la diminution du poids ainsi que sur l'aérodynamisme. De nombreux matériaux sont utilisés en fonction de leur densité et leur résistance,

tels l'acier (environ 8 kg/l), le titane (5 kg/l), l'aluminium (2,7 kg/l) le carbone (1,4 à 2,5 kg/l). Le poids du vélo a fondu, passant de 20 kg pour celui de Maurice Garin vainqueur du premier Tour de France en 1903 à environ 10 kg pour un vélo de route actuel.

Pour donner une chance égale à tous les coureurs, la charte de Lugano fixe, en 1996, le poids minimum à 6,8 kg.

Ainsi toutes ces évolutions concourent à l'amélioration des performances, telle la moyenne du vainqueur du Tour de France qui passe de 25,7 km/h en 1903 à plus de 40 km/h à partir des années 2000.



PASSION VELO

ENTRACTE



Le confinement se termine, mais notre saga « Passion Vélo » se poursuit.

Nous espérons que vous avez apprécié les premiers épisodes et vous proposons de continuer à nous suivre pour découvrir les prochains sur notre **page Facebook « Musée du peigne Ezy-sur-Eure »** à laquelle **vous pouvez vous abonner.**

Ainsi, vous serez les premiers à recevoir toutes les informations concernant tant notre musée que les expositions qui sont organisées, telle l'exceptionnelle exposition « Passion Vélo » proposée par D.Xavier qui se tiendra après l'été.
Nous serons heureux de vous y accueillir.

Musée du Peigne et Parures
27530 EZY-sur-Eure
02 37 64 64 69

