

# Paris-Versailles - 1867

## La 1<sup>re</sup> course de vélocipèdes au monde

**Le dimanche 8 décembre 1867, il y aura bientôt 150 ans, est partie de Paris la première course cycliste attestée au monde : plus de cent participants ont convergé en vélocipède vers le rond-point des Champs-Élysées pour rejoindre Versailles.**

Le Second Empire est alors à son apogée. Avec l'accueil de plus de 11 millions de visiteurs, dont 100 chefs d'État, la *Seconde Exposition universelle* (1867) reflète cette prospérité. Et Paris avait la particularité d'être à la fois la capitale politique, culturelle, mais aussi industrielle de la France. En particulier, la capitale était le premier centre mondial de construction de voitures ; cette activité était installée principalement dans le quartier des Champs-Élysées. Et c'est là, avenue Montaigne, que le serrurier pour voitures Pierre Michaux lance au début des années 1860 la production de vélocipèdes, alors une simple draisienne à pédales. Mais il faut attendre la Seconde Exposition universelle pour que le vélocipède connaisse le succès. Absent de cette manifestation où exposeront ses concurrents, Pierre Michaux publiera dans *Le Moniteur Universel* du Soir une série d'annonces publicitaires, les premières au monde pour ce véhicule, à partir du 17 mai 1867. Ces réclames ainsi que l'emploi croissant du nom vélocipède dans la presse française attestent du succès du véhicule en 1867.

Mais la *vélocipédomanie* connaît son point d'orgue avec l'organisation de la course de Paris à Versailles. Celle-ci fut évoquée en décembre 1867 par une demi-douzaine de journaux, surtout parisiens, mais aussi provinciaux et même britanniques. Ces articles dévoilent quelques détails concernant l'événement ainsi que des informations sur les participants, mais sans donner leurs noms.

### 8 DÉCEMBRE 1867

Rendez-vous est donné aux amateurs à 10h le dimanche 8 décembre 1867, peu après la fin de la *Seconde Exposition universelle*. Le point de rassemblement est situé avenue d'Antin (aujourd'hui Franklin-Roosevelt), à proximité le *Panorama national*. Construit en 1860, celui-ci



Vélocipède Michaux - Pierre et Ernest Michaux, vers 1865 - Musée des arts et métiers - Cnam

était alors une salle de spectacle à la mode. Les panoramas étaient au XIX<sup>e</sup> siècle l'ancêtre du cinéma : les spectateurs étaient placés sur une plateforme circulaire plongée dans la pénombre au centre d'une rotonde sur la face interne de laquelle était disposée une grande toile peinte. Le bâtiment est occupé aujourd'hui par le théâtre du Rond-Point, un des rares édifices existants en relation avec l'histoire du vélocipède. Et ce lieu de départ était au cœur du quartier qui fut le berceau du vélocipède, à proximité des ateliers Michaux.

### UNE ARRIVÉE TRIOMPHALE

Quant au château de Versailles, le choix de cette arrivée n'était pas non plus le fruit du hasard. C'est un site prestigieux alors mis en valeur par les autorités. De plus, l'avenue de Paris et la place d'Armes constituaient un lieu propice pour une arrivée triomphale. Et la ville de Versailles était déjà desservie par deux gares de chemin de fer, ce qui était utile pour le retour vers Paris.

Pour y arriver, les vélocipédeurs ont dû emprunter l'ancienne route impériale N°10, aujourd'hui la départementale 910, passant par Boulogne, Sèvres et Viroflay. Le parcours est long d'environ 17 km. Le dénivelé du parcours dépasse les

100 mètres, mais la pente est faible. Les trois premiers ont mis environ une heure. Ce temps paraît long pour des vélocipédeurs entraînés, lesquels roulaient alors à 25 km/h grâce aux perfectionnements accomplis sur les bicycles depuis le voyage Paris-Avignon des frères Olivier en 1865. Cela pourrait s'expliquer par le froid intense : il a gelé à -12° la nuit précédente. Il est aussi possible que les *cavaliers* aient fait quatre fois le tour de la place de la Concorde, en présence d'une foule considérable, avant de s'élancer vers Versailles.

### LA 1<sup>re</sup> PUBLICITÉ ILLUSTRÉE

Le *Véloce-Club de Paris*, le premier au monde à avoir été lancé à l'automne 1867 probablement à l'initiative des frères Olivier, aurait été à l'origine de cet événement extraordinaire. Le but principal de ce cercle était d'organiser des courses de vélocipèdes. Et les jeunes Lyonnais lanceront la production industrielle de vélocipèdes rue Jean Goujon après avoir pris le contrôle des ateliers Michaux en 1868 : ce rassemblement vélocipédique ne pouvait que servir leur dessein. Les modèles de vélocipède utilisés ne sont pas connus, probablement des Michaux, alors à corps cintré et en fonte malléable. Mais certains pouvaient provenir de constructeurs concurrents, soit parisiens, soit

provinciaux comme le Lyonnais Cadot qui publia le 12 septembre 1867 la première publicité illustrée d'un bicycle, un modèle à corps droit, plus léger.

## 100 À 150 Y PARTICIPÈRENT

Le projet avait été annoncé la veille par deux journaux dont *Le Petit Journal* qui est édité à 250 000 exemplaires. Entre 180 à 200 participants étaient attendus, mais seulement 100 à 150 y participèrent, probablement en raison du froid rigoureux. La presse indique la qualité

La presse ajoute que *les participants ravis... venaient d'horizons variés : certains de la haute société, d'autres étaient journalistes ou artistes de renom...* Parmi les journalistes connus pour être des vélocipédeurs, il y avait Georges Le Barrois d'Orgeval qui deviendra le rédacteur du journal d'Alexandre Dumas *D'Artagnan* lancé en février 1868, Abel Césas qui signa le seul article donnant le temps des premiers arrivés à Versailles dans le quotidien familial, *Le Courrier de la Drôme et de l'Ardèche*, du 18 décembre ou Paul Sic qui avait écrit dans *Le Moniteur uni-*

premier projet de course de vélocipèdes connu, celui sur l'île de Billancourt, annoncé dans *Le Temps* du 18 septembre 1867 ; mais il ne sera jamais réalisé.

## ORIGINAIRES DE CUBA

Pour atteindre ce nombre élevé de participants, et ce seulement quelques mois après que le vélocipède a connu le succès, des amateurs de bicycles issus de classes moins aisées se sont peut-être joints aux personnes citées. C'est le cas des amis des Olivier rencontrés à l'École Centrale tels Jean-Baptiste Gobert qui deviendra directeur de la *Compagnie Parisienne des vélocipèdes* qui succèdera à Michaux et Cie, ou Charles Armengaud qui participera à l'organisation des courses de Saint-Cloud du 31 mai 1868. Y participeront les frères banquiers Jules et Léonce Durruthy et Georges Polonini, originaires de Cuba.

## D'ORIGINE MODESTE

Et la participation de gens d'origine modeste, liés au monde de la mécanique, est aussi probable, comme le fils de Pierre Michaux, Ernest, de son ami Gaston Biot, caissier chez le constructeur de voitures *Belvalette* situé au 24 de l'avenue des Champs-Élysées ou de son voisin James Moore, futur vainqueur du Paris-Rouen en 1869 et dont le père s'installa comme maréchal-ferrant en 1853 en face des ateliers Michaux au 2 cité Godot-de-Mauroy devenu rue de Boccador.

Reffet du succès de la vélocipédomanie régnant dans la capitale en 1867, la course de Paris à Versailles en vélocipède a aussi contribué à son essor et ce, tant par le nombre et la qualité des participants que par la large diffusion de l'information. Si ce rassemblement fut pour certains une simple excursion, il fut aussi une course : le temps des premiers est connu pour un parcours déterminé et une récompense est offerte aux vingt-quatre premiers arrivés.

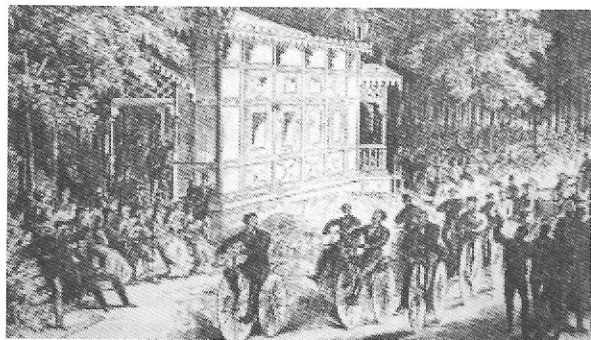
**L'année 2017 est l'occasion de commémorer à Paris où arrive chaque année le Tour de France cet événement primordial dans l'histoire de la bicyclette.**

## Bibliographie

- Kobayashi (Keizo), *Histoire du vélocipède de Drais à Michaux 1817-1876* – Mythes et réalités, Bicycle culture center, Tokyo, 1993. (Épuisé, en réimpression)
- Robin (Francis), *Le Véloce-Club de Paris, première société cycliste au monde*, in « Actes de la 26<sup>e</sup> Conférence internationale de l'Histoire du Cycle (Entraigues-sur-la-Sorgue - 2015) », FFCT, Ivry-sur-Seine, 2016. [Cf. aussi Poulet N°12 publié dans *Roue Libre* N°143].



Le Théâtre du Rond-Point, ancien Panorama sur les Champs-Élysées, face au Grand-Palais



L'année suivante, le 24 mai 1868, une course sur piste au Pré Catelan.

de plusieurs vélocipédeurs, ce qui permet leur identification. D'abord, il y avait un des quarante Immortels, un Académicien bien vivant. Il s'agit d'Émile Augier, le Molière du XIX<sup>e</sup> siècle aujourd'hui bien oublié. C'était un vélocipédeur de la première heure : il est cité par *Le Figaro* en août 1867 comme pédalant quotidiennement de Croissy-sur-Seine à la Comédie française. Il y aurait eu aussi trois ou quatre membres du corps législatif : l'un d'eux est probablement le député républicain Jules Favre qui n'en serait pas moins un grand orateur, quand même il arriverait à la Chambre monté sur un bicycle pour prononcer ses discours... (*Le Gaulois* du 18 décembre 1869). La présence de ces députés expliquerait le choix de la récompense : « les 24 premiers arrivés à Versailles ... ont gagné chacun une entrée au corps législatif, pour tel jour de séance publique qu'il leur plaira de choisir ».

versel du soir du 21 avril 1867 : « Nous sommes disposés à fonder le club des vélocipédeurs... »

Quant aux personnalités de la haute société amateur de bicycle, citons Adrien de Baroncelli qui publiera des guides vélocipédiques, Jules-Marie de La Ruë, probable auteur d'une brochure parue en avril 1868 consacrée au vélocipède Michaux et signée *Un Amateur*, ou bien le capitaine de vaisseau Alexandre Le Jumeau de Kergaradec qui emportera peu après un vélocipède en Cochinchine. La presse anglo-saxonne avait cité au cours de l'été 1867 plusieurs personnalités amateurs de bicycle issues de la très haute société parisienne : Onésime Aguado, fils de la seconde fortune de l'Empire, qui fut un promoteur de la photographie avec Édouard Delessert, le premier président du *Véloce-club de Paris*, le prince Joachim Murat, portant le même prénom que son grand-père marié à la sœur de Napoléon 1<sup>er</sup>, ou le prince de Sagan qui a servi de modèle à Marcel Proust pour les traits du duc de Guermantes et du baron de Charlus. Beaucoup de ces vélocipédeurs issus de la haute société étaient membres du *Jockey Club*. Ce cercle, un des plus huppés de la capitale, fut à l'origine du