

Les trois âges du vélo en France

In: Vingtième Siècle. Revue d'histoire. N°29, janvier-mars 1991. pp. 17-34.

Abstract

The bicycle's three âges in France, Philippe Gaboriau.

Appearing in the first quarter of the 19th c, the bike retained for a long time an image limited to the social and cultural elites. Gradually, however, the « bourgeois bike » gave away to the « popular bike », which had its apogee between the 1920s and 1960s and then lost ground due to the emergence of the « ecological bike » in the 1980s. The sociological study of biking practice makes it possible to measure its development as a good reflection of social and cultural changes in contemporary France, and as a precious testimony of the relation between the mental worlds of the rulers and the ruled.

Citer ce document / Cite this document :

Gaboriau Philippe. Les trois âges du vélo en France. In: Vingtième Siècle. Revue d'histoire. N°29, janvier-mars 1991. pp. 17-34.

doi : 10.3406/xxs.1991.2335

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/xxs_0294-1759_1991_num_29_1_2335

LES TROIS ÂGES DU VÉLO EN FRANCE

Philippe Gaboriau

Le vélo constitue un riche miroir de l'évolution des pratiques sociales et culturelles dans la France contemporaine. Instrument de distinction sociale à ses débuts, symbole du quotidien populaire dans les trois premiers quarts du 20^e siècle, vecteur du loisir écologique et individualiste de cette fin de siècle, la bicyclette appelle une sociologie qui ne laisserait pas l'histoire sur le bord de la route. Moyen de locomotion, moyen d'évasion, support sportif, elle se trouve en effet au carrefour de plusieurs univers mentaux : qui sont donc les sujets de la petite reine ?

Le vélo n'est pas un objet transhistorique. Selon les époques sociales, il a des fonctions différentes. Machine de loisir, moyen de transport, instrument de sport, le vélo, inventé au début du 19^e siècle, se présente comme un original objet historique, un témoin privilégié qui permet d'observer les transformations culturelles de la France au cours des deux derniers siècles. De 1818 à nos jours, l'histoire des pratiques cyclistes se divise ainsi en trois grandes périodes. Chacune constitue, en soi, un « espace mental » caractéristique.

En effectuant la biographie d'un objet industriel né il y a près de cent quatre-vingts ans, nous nous méfierons des fausses continuités historiques. Il n'y a pas, à travers le temps, évolution ou modification d'un même

objet-vélo poussant toujours à la même place. « Il n'y a pas d'objets naturels, écrit Paul Veyne, il n'y a pas de choses. Les choses, les objets ne sont que des corrélats des pratiques ... Ce qui est fait, l'objet, s'explique par ce qu'a été le faire à chaque moment de l'histoire »¹. Nous étudierons donc des ensembles de pratiques historiquement datées, des suites de pratiques cyclistes qui se succèdent ou se côtoient.

◊ PREMIER ÂGE : LA VITESSE BOURGEOISE

« Instrument raide, en fer battu, qui dépossède le char tordu, Vélocipède, fils d'Archimède, d'où nous viens-tu ? » (Charles Monselet, 1868). Le vélocipède — ce « mot qui vient à nous des commencements lointains et naïfs de l'âge technique »² — est une invention culturelle du 19^e siècle européen. Cheval mécanique et progressiste, le vélocipède puise ses valeurs dans l'univers séparé de « la classe de loisir ». Il est lié aux consommations excédentaires d'argent et de temps (loisirs, sports, tourisme), au rêve d'âge d'or industriel de la bourgeoisie. Son prix très élevé le rend inaccessible pour les milieux populaires. A l'intérieur de la civilisation du cheval et du train, le vélocipède connaît trois moments de mode. Deux modes

1. P. Veyne, 1978, p. 212-213. Les références bibliographiques sont développées dans la Bibliographie, en fin d'article.
2. M. Kundera, *L'art du roman*, Paris, Gallimard, 1986, p. 155.

excentriques, sous la Restauration (1818-1820) et le Second Empire (1861-1870), et une mode remarquée : sous la Troisième République (1889-1903). Nouvelle machine ludique du 19^e siècle, le vélo est un témoin qui permet d'analyser la manière dont se diffusent les phénomènes de mode, et de voir comment la bourgeoisie industrielle, classe supérieure non exempte de travail, interprète, à sa manière, les valeurs anglaises et aristocratiques à l'intérieur du processus de civilisation. Durant le 19^e siècle, « la classe de loisir, remarque Veblen¹, modèle d'honorabilité, a été en position de prescrire aux classes inférieures bien des éléments de sa théorie de la vie ; en sorte qu'à tout moment et du haut en bas de la société, avec plus ou moins de persévérance, on cultive ces traits de caractère aristocratique ».

Paris, 1818 : une invention appelée « vélocipède » — mot formé à partir du latin *velox*, rapide et *pes, pedis*, pied — est brevetée par un Allemand de 33 ans, originaire du duché de Bade : le baron Karl Drais von Sauerbroom. « Le vélocipède, remarque le brevet d'invention, est une machine inventée dans la vue de faire marcher une personne avec une grande vitesse. » C'est une voiture mécanique d'un nouveau type, une machine roulante à deux roues, qui met le conducteur en position de cavalier. Une voiture-cheval. Les pieds de l'utilisateur doivent prendre appui alternativement sur le sol. Le baron Drais veut, avec cet engin, concurrencer carrosse et diligence. Son attitude est perçue comme ridicule et le vélocipède, que l'on dénomme aussi draisiennne, est l'objet d'un vaudeville parisien de Scribe, Dupin et Varner, « Les vélocipèdes ou la poste aux chevaux », qui se termine ainsi : « Tel croit marcher dans le siècle où nous sommes, qui recule à pas de géant, et les projets de messieurs nos grands hommes, sont bien souvent des jeux d'enfants »².

Mais, objet excentrique, le vélocipède du

baron Drais est objet d'une mode éphémère dans les milieux dandys et aristocrates de Paris et de Londres. Deux catégories de vélocipèdes sont utilisées : les vélocipèdes à char dans lesquels les dames se font porter par des cavaliers, et les vélocipèdes simples³.

« Parmi les bals des environs de Paris, celui de Sceaux est maintenant à la mode et cette prédilection est justifiée par le charme du lieu, remarque *La Petite Chronique de Paris* du 20 juillet 1818. Dimanche dernier, les vélocipèdes à char ont eu beaucoup de succès auprès des dames qui embellissaient de leur présence la fête de cet endroit et, malgré un terrain très sablonneux, les courses se sont succédé sans interruption. Un équilibriste amateur a exécuté sur son vélocipède simple d'autres courses qui ont excité de vifs applaudissements et le bâton que l'on a mis dans la roue (un imprudent y avait introduit sa canne qui a brisé deux rayons) n'a fait qu'augmenter son triomphe. »

Paris, 1861 : quarante-trois ans ont passé. Depuis 1820, la draisiennne n'a plus, en fait, d'existence sociale. L'ère du rail commence. Le capitalisme industriel a, avant tout, besoin de machines de locomotion capables de transporter, de manière rapide et économique, les marchandises et les matières premières. Sous le Second Empire, deux faits : d'une part, l'invention (en 1861) de la pédale, adaptée sur l'axe de la roue avant, qui incorpore au vélocipède le mouvement, circulaire et continu, des pieds, trouvaille de Pierre Michaux (48 ans), carrossier et charron sur les Champs-Élysées de Paris, et de son fils Ernest (19 ans), et, d'autre part, l'attitude de la jeunesse dorée de Paris — « Une des déesses du temps, Cora Pearl, qui avait un réel penchant pour les excentricités, demanda à Henry Michaux (un des fils de Pierre Michaux) de lui construire (un vélocipède à pédale sur lequel) il lui apprendrait à monter. Elle se fit confectionner un costume de zouave, et, entraînant les élégants, ses contemporains, elle pédala avec un succès

1. T. Veblen, 1970, p. 159.

2. E. Scribe, H. Dupin, J. Varner, 1818, p. 43-79.

3. Sur les vélocipèdes des années 1818-1820 et la légende des céléritères et vélocifères voir : J. Seray, 1988, p. 13-64 ; A.W. Jeanes, 1950.

inouï. C'était le vélocipède lancé. Tout le monde en voulut, jusqu'au prince Impérial que ce divertissement comblait de joie »¹ déclenchent la mode urbaine et distinguée du vélocipède à pédales, proche de l'étalage de luxe et de la recherche de plaisir chers à l'époque impériale.

1868-1869 : les dernières années du Second Empire sont l'époque de la naissance de la « vélocipédie ». Industries de vélocipèdes, courses, clubs, journaux voient le jour. René Olivier, jeune ingénieur de l'École Centrale, crée les ateliers de « Michaux et Compagnie » puis de « La Compagnie parisienne ». Dans le parc de Saint-Cloud, le 31 mai 1868, se déroulent les premières courses de vélocipèdes. Une première course de fond, Paris-Rouen, 123 kilomètres, est organisée par le *Vélocipède illustré*, le 7 novembre 1869. Artisans et clubs d'inventeurs cherchent à améliorer le vélocipède. L'art de « vélocer » devient une forme d'équitation « moderne » — un « sport » en gestation — et le vélocipède — on dit aussi « véloce » ou « bicycle » — un fer de lance bourgeois du progrès industriel et d'une civilisation à venir². Mais le nombre de vélocemen français est faible : environ cinq ou six mille en 1869, selon Baudry de Saunier (1892).

Années 1870-1880 : l'empire de Napoléon III s'est écroulé. La guerre, puis la Commune ont porté un coup fatal à la mode du vélocipède et à l'industrie naissante. Pendant deux décennies, les pratiques françaises se réfèrent au modèle anglais. Avec le bicycle et le tricycle, la mode et l'industrie du cycle se développent. Le « grand bi » est un objet sportif, rapide, avec roue avant démesurée et roue arrière minuscule. Le tricycle est stable et sûr. L'invention de la bicyclette (brevet anglais accordé à Henry Lawson, 28 ans, le 30 mars 1880) — la roue arrière, entraînée

par un système de pédalier avec chaîne, devient motrice —, l'industrialisation du nouvel engin (dès 1884 par John Kemp Starley) et la création, anglaise, elle aussi, du pneumatique (21 mai 1888, brevet accordé à John Boyd Dunlop pour l'amélioration des bandages de bicyclettes, tricycles et autres véhicules routiers) font rebondir l'histoire du vélo.

La bourgeoisie anglaise puis française adopte la nouvelle machine dès qu'elle ne paraît plus excentrique et pendant qu'elle est encore remarquée³. La bicyclette concilie sécurité et aisance, pratiques attachées à l'acrobatique bicycle et au dérisoire tricycle, sport, progrès et tranquillité bourgeoise. « La bicyclette a triomphé du bicycle, ceux qui ont pratiqué ce brave comprendront. De fait, le bicycle présentait des inconvénients, pour les hésitants, les maladroites, les bedonnants, et même pour les jeunes que n'effrayaient ni les chutes, ni les côtes » (*Le Petit Journal*, 17 septembre 1889).

En 1881, en utilisant le modèle anglais, l'Union vélocipédique de France se crée, regroupe les multiples « Véloce-clubs » qui se constituent dans les villes et sert de modèle aux autres sports français en train de naître.

« C'est elle qui a codifié en France non seulement le cyclisme, mais les autres sports qui en sont dérivés et qui se sont imprégnés et inspirés de son exemple. Des règlements de course minutieusement discutés, discipline des coureurs, obligations des organisateurs, enfin tout ce qui a trait à la préparation, l'exécution et le contrôle des épreuves, tout est prévu. Elle crée des chronomètres avec règles pour les montres et les praticiens. En un mot, c'est un monde nouveau qui naît : le monde du sport. »⁴

Paris, 1889 : l'Exposition universelle lance « la Reine bicyclette ». La Belle Époque du vélocipède commence. Une industrie renaît : de nombreux constructeurs, dont Peugeot et Manufrance, s'installent, près des Champs-

1. Les Michaux, 1906.

2. L. Fillet, par exemple, rédacteur en chef de l'hebdomadaire *Le Vélocipède*, écrit en 1869, dans son premier appel au public : « Nous nommons notre journal *Le Vélocipède*, voici pourquoi : nous avons voulu un titre qui symbolisât notre programme, celui du progrès moral et matériel sous toutes les formes, et obtenu par tous les moyens. »

3. Sur la mode bourgeoise, cf. R. König, 1969, p. 116 et suiv.

4. L. Bonneville, *Les locomotions mécaniques. Origines, dates et faits*, Paris, Dunod, 1935.

Elysées, dans les « beaux quartiers » parisiens ; une presse spécialisée, qui a le soutien financier des constructeurs, voit le jour. La bicyclette est novatrice. Pour la sensibilité du moment, elle marque le début de l'époque moderne : l'âge d'or industriel, rêve bourgeois, agrandit le champ de perception, donne un nouvel équilibre, affranchit le sens et l'esprit de l'homme. La vitesse n'est plus réservée aux seuls cavaliers. La bicyclette apparaît comme une transition exemplaire vers l'univers du 20^e siècle. Avec elle, dans les sports, dans les moyens de locomotion, s'ouvre l'ère nouvelle de la vitesse. On espère que l'homme et la machine vont devenir un couple au destin fabuleux. Avec l'espoir d'être ensemble « maîtres du monde ». Science et sport associés dans la même aventure. En organisant des courses d'endurance, la presse (*Le Petit Journal* en tête) met en scène l'événement sportif qui démontre la valeur des diverses bicyclettes, cadres, chaînes et pneumatiques. L'année 1891 est déterminante : deux épreuves sur route — Bordeaux-Paris (550 kms) et Paris-Brest-Paris (1 200 kms) — frappent les esprits. L'homme sur son vélocé peut « dépasser les forces humaines »¹. La moindre sous-préfecture construit sa piste, anneau de vitesse cycliste qui sert à battre les records. Le chronométrage y donne « une précision mathématique ».

○ L'ESPACE DES PRATIQUES AU 19^e SIÈCLE

Le bourgeois devient touriste. Il peut se promener et vagabonder à son aise (sans les contraintes horaires du chemin de fer) plus ou moins loin des environs de la ville. Le tourisme, loisir coûteux, marque une nouvelle étape vis-à-vis de la nature. La campagne, productive et paysanne, peut être aussi consommée et admirée. En 1890, le Touring-Club de France se crée. « Son but

est la propagande du tourisme sous toutes ses formes, mais plus spécialement du tourisme vélocipédique », (Baudry de Saunier, 1892, p. 555). La jeune femme bourgeoise peut sortir des limites imposées et libérer ses mouvements. Elle a la possibilité de porter un pantalon, « une culotte de zouave », « un maillot moulant le buste », de transpirer et laisser pour les souvenirs ombrelle, gants, corset et jarretière. Le jeune étudiant ou artiste peut devenir « pédard », cycliste réputé pour sa vitesse exagérée, qui effraie le piéton de la ville.

La bicyclette, instrument utile, est aussi un outil qui accroît le rendement de beaucoup de travaux. « La Reine Bicyclette est adoptée par les médecins, les notaires, les huissiers, voire les curés de campagne. » Le cyclisme militaire est perçu comme exemplaire. « Le facteur important de la nouvelle stratégie et de la nouvelle tactique est la rapidité : dans les transports, les mouvements, le feu ... Il était à prévoir que le sport de la vitesse par excellence, le sport qui représente le mode de locomotion individuelle le plus rapide (au moins sur une longue distance), ne saurait tarder à trouver son application militaire » (Baudry de Saunier, 1892, p. 515). La bicyclette, « la grande délivreuse », donne des ailes à l'homme. Parmi les pionniers de l'aviation, les inventeurs et constructeurs de vélocipèdes sont nombreux : Clément Ader en France, les frères Wright aux Etats-Unis...

Jeune dandy passionné de cyclisme, Maurice Leblanc, futur auteur d'Arsène Lupin, raconte, dans un roman de 1898, *Voici des ailes*, les péripéties d'un voyage effectué par deux jeunes couples de la bourgeoisie parisienne qui se déplacent à bicyclette en visitant la Normandie. Voici quelques extraits de ce texte, quintessence de la Belle Epoque du vélo et de la sensibilité du moment :

« Ils allaient. Ils allaient. La folie du mouvement les exaltait. Ils se sentaient des êtres surnaturels, doués de moyens nouveaux et de pouvoirs inconnus, des espèces d'oiseaux dont les

1. Sur la bicyclette des années 1890 et la mode bourgeoise du moment, voir L. Baudry de Saunier, 1892 ; M. Leblanc, 1898 ; Régamey, 1897.

ails rassaient la terre et dont la tête, ardente, planait jusqu'au ciel » (p. 120).

« Il me semble que j'étais, jusqu'ici, emprisonné dans une enveloppe de verre, et que c'était au travers de cette enveloppe que me venaient les spectacles du dehors, les bruits, les parfums, et tous affaiblis, refroidis pour ainsi dire ... Et il me semble maintenant que ce verre se casse, morceau par morceau, et que les sensations m'arrivent directes, chaudes, douloureuses presque. J'ai des coins de peau plus sensibles, d'autres qui vont le devenir, j'en suis certain ... D'autres encore durs et impénétrables » (p. 66).

« La bicyclette a résolu le problème. Elle remédie à notre lenteur et supprime notre fatigue. L'homme maintenant est pourvu de tous ses moyens. La vapeur, l'électricité n'étaient que des progrès servant à son bien-être. La bicyclette est un perfectionnement de son corps lui-même, l'achèvement pourrait-on dire. C'est une paire de jambes plus rapide qu'on lui offre. Lui et sa machine ne font plus qu'un. Ce ne sont pas deux êtres différents comme l'homme et le cheval, deux instincts en opposition. Non, c'est un seul être, un automate d'un seul morceau. Il n'y a pas un homme et une machine. Il y a un homme plus vite » (p. 77).

Nous avons des ailes, Madeleine ! N'est-ce pas que vous avez comme moi cette vision affolante que l'homme a des ailes maintenant ? Qu'il les ouvre donc toutes grandes, et qu'il vole enfin puisqu'il lui est permis de ne plus ramper. Voici des ailes qui nous poussent, encore inhabiles et imparfaites, mais des ailes tout de même. C'est l'ébauche qui s'améliorera jusqu'au jour où nous planerons dans les airs comme de grands oiseaux tranquilles » (p. 145-146).

« La bicyclette, c'est la nouvelle amie que le destin vient d'accorder à l'homme. Elle est faite de ses fers brisés, et c'est une alliée fidèle et puissante dont il peut user contre ses pires ennemis. Elle est plus forte que la tristesse, plus forte que l'ennui. Elle est forte comme l'espérance. Elle réduit les soucis à leur valeur. Elle nous éloigne du passé, elle nous apprend à vivre dans le présent et à marcher vers l'avenir. C'est la grande délivreuse » (p. 203).

Récapitulons les caractéristiques de ce premier âge du vélo. Il forme un espace mental attaché aux valeurs de « la classe de loisir » et totalement séparé des valeurs des

milieux populaires, « classes de travail » de ce siècle. L'étude de cette période cycliste met en relief le rôle central de l'Angleterre et de la France à l'intérieur d'un siècle en quête de vérité scientifique et d'idéal humanitaire. Le loisir et le sport, consommation improductive et prestigieuse de temps social, éclairent de manière originale les valeurs de la France bourgeoise du 19^e siècle. L'innovation naît par le snobisme, mais la société industrielle, qui va enregistrer la victoire de la bourgeoisie sur l'aristocratie, honore en même temps deux principes antagonistes : l'un, aristocratique, de mépris pour toute forme d'activité laborieuse, l'autre, bourgeois, de célébration du travail.

Les pratiques cyclistes, prestigieuses, naissent à la ville et de la ville. Paris, haut lieu de luxe et de plaisir, forme le centre du monde où s'élaborent modes et découvertes, où se définissent styles de vie et goûts de tous ceux qui prétendent, dans le monde, vivre noblement. La bourgeoisie est incapable de créer par elle-même une mode. Il lui faut des modèles. Snobs, dandys, aristocrates de cour, acteurs, actrices, sportmen anglais sont les pionniers des goûts collectifs. Après les deux premières modes extravagantes du vélocipède (sous la Restauration et le Second Empire), la bourgeoisie de la Troisième République tombe sous le charme de « la petite reine ». Elle passe pour distinguée, créatrice de distance, mais elle n'est plus excentrique. La richesse devient la véritable barrière entre les groupes sociaux. La mode de la bicyclette constitue une barrière de classe qui nécessite un certain niveau de vie. Mais elle englobe, à la fin du siècle, un milieu toujours plus large, car la petite bourgeoisie urbaine, en plein essor, copie les manières de vivre des classes supérieures.

DEUXIÈME ÂGE :

LA VITESSE POPULAIRE

Les ancêtres de la bicyclette et les premières générations ouvrières sont nés à la même époque, au début de l'ère industrielle,

aux deux pôles antagonistes de la société. Au cours du 20^e siècle, la bicyclette, produit industriel type, va devenir accessible à ceux qui la produisent. Objet utile pour conquérir l'espace des loisirs et prendre ses distances par rapport à l'espace du travail, objet ludique qui ouvre l'espace des rêves sportifs, des exploits des champions du Tour de France, le vélo va au peuple. Tandis que les classes supérieures investissent dans des valeurs attachées à l'automobile et l'avion, la bicyclette, par la logique du marché — son prix par rapport aux salaires baisse de façon spectaculaire —, se popularise, devient une machine amie de l'employé, de l'ouvrier et du paysan. Un grand symbole d'espérance. Au 20^e siècle, le vélo est un instrument primordial pour la conquête de loisirs populaires. Un temps et un espace jusque-là séparés, interdits. La bicyclette devient le premier moyen de locomotion utile qui éloigne de l'usine, rapproche l'employé et l'ouvrier urbains de la campagne, le paysan et le travailleur rural de la ville. Elle ouvre l'horizon des vacances et des congés payés, en devenant au fil du temps un objet de plus en plus courant : en 1818-1819, la France compte 500 (?) vélos ; de 5 à 6 000 en 1869 ; 50 000, en 1890 ; 300 000, en 1895 ; 980 000, en 1900 ; 2 240 000, en 1907 ; 3 000 000, en 1911 ; 3 550 000, en 1914 ; de 8 000 000 à 10 000 000, de 1928 à 1939 ; 9 200 000, en 1969 ; 15 000 000, en 1979 ; 17 000 000 en 1987.

Le vélo est, pour les milieux populaires et jusqu'à la fin des années 1950, le cadeau de sortie de l'enfance, la récompense du certificat d'études ou l'objet que l'on gagne avec les premiers salaires. Dans la mémoire populaire, dans ses chansons ou dans ses souvenirs, la bicyclette représente la frivolité de la jeunesse, la grande récréation des années d'adolescence sans soucis, au moment du Front populaire, ou juste après les contraintes de la guerre¹. En 1968, Yves Montand

« se souvient des jours heureux » de sa jeunesse : « Quand on partait de bon matin, quand on partait sur les chemins, à bicyclette ... Nous étions quelques bons copains, y avait Fernand, y avait Firmin, y avait Francis et Sébastien, et puis Paulette ... Nous étions tous amoureux d'elle, on se sentait pousser des ailes, à bicyclette ». Le vélo, c'est l'objet de l'adolescence, des premiers flirts. La rencontre des filles et des garçons loin des parents, les copains, la fête locale, les coureurs, la campagne où l'on se promène en bande de jeunes, le beau temps. En 1947, Bourvil chante : « Je m'en allais chercher des soies du côté de Fouilly-les-oies, à bicyclette ... Soudain qui vois-je devant moi, une belle fille au frais minois, à bicyclette ... En arrivant à sa hauteur je lui fais un sourire enchanteur, à bicyclette ... Elle rit aussi, on parle alors, et elle me dit dans nos transports, à bicyclette ... Est-ce que vous êtes coureur?... Moi? Je suis pas coureur... Ah! ce que vous êtes menteur... Moi? Je suis balayeur ».

Objet qui ouvre l'espace des loisirs, le vélo représente aussi la circulation populaire de la ville. Comme le facteur du film de Jacques Tati *Jour de fête* (1948), l'ouvrier à bicyclette est, dans la rue, comme un poisson dans l'eau. Il se faufile entre les voitures, remonte les files d'autos à l'arrêt et va rejoindre les autres vélos, regroupés sous le feu rouge en tête du troupeau. On se rejoint. On se dépasse. On est dépassé. On roule ensemble. On ralentit pour causer un peu. On tend la main pour se dire bonjour ou pour tourner. On s'arrête au café. On met pied à terre. On discute, appuyé sur le cadre du vélo. On pose son vélo. « Que de fois, ainsi posé sur une pédale le long d'une rue déserte et silencieuse, mon vélo est-il tombé, raide et ferrailant sans témoin, comme frappé d'un mal mystérieux, soit qu'il se fût endormi au soleil, soit le plus souvent qu'il usât d'un stratagème familier pour faire sortir son maître attardé au bistrot d'en face² »

1. Pour une approche anthropologique de ce deuxième âge, voir P. Gaboriau, 1980, p. 133-388 et 1982.

2. J. Perret, 1955, p. 75.

On est ensemble et on va, ou revient, du travail. « On », cette expression tant employée par les ouvriers, et qui situe le groupe entre le « nous » et le « je ».

Le vélo devient un objet de première utilité, quasiment indispensable pour l'ouvrier. Pensons au film italien réalisé par De Sica, *Le voleur de bicyclette* (1948), et à la détresse de l'homme qui cherche un vélo, objet indispensable, dont dépend la vie-même. Le cyclisme utilitaire est alors très important. Il réunit

« de 80 à 90 pour cent des pratiquants du vélo, écrit Ruffier en 1966,... pour constater ce fait, avant le déclin des années de 55 à 60, il suffisait de franchir le pont de Bezons (à Paris), un jour de semaine, à sept heures du matin, le flot des cyclistes couvrait la chaussée. Des milliers d'ouvriers allaient aux usines ; des centaines d'employés gagnaient leurs bureaux ou magasins. Des jeunes filles, des femmes, dactylos et vendeuses, pédalaient allègrement vers leur besogne quotidienne. Et le plus curieux était que cette foule de cyclistes entravait toutes autres circulations. Les rares autos se frayaient passage difficilement et, timides devant la force du nombre, ne klaxonnaient qu'à petits coups discrets. Le tramway lui-même, chargé pourtant de prolétaires, ne glissait qu'au ralenti et par légers bonds successifs sur ses rails grinçants. Au même moment, par toute la banlieue, le même spectacle pouvait être contemplé. Billancourt, Boulogne, Puteaux, Saint-Denis, Vincennes et Malakoff étaient traversés, matin et soir, par 4 à 500 000 bicyclettes. Même chose dans les grandes villes de province, au Creusot, à Saint-Etienne, à Saint-Nazaire, dans toutes les cités industrielles le tiers au moins des ouvriers se rendaient à bicyclette à leur travail »¹.

Le vélo est un produit industriel type. En étudiant les transformations des niveaux de vie et en analysant les caractéristiques du progrès technique, Jean Fourastié accorde une place importante à la bicyclette :

« Un produit de secteur secondaire type est un produit tel que la bicyclette : la productivité de production y est fortement croissante, neuf fois plus forte en France en 1956 qu'en 1895 ;

la consommation par tête est également croissante, mais tend vers un maximum assez proche (environ dix millions de bicyclettes en France ... Les prix réels sont alors fortement décroissants. Une bicyclette courante valait 800 salaires horaires en 1895 : 200 en 1925 ; 95 en 1957 ; 37 en 1974 ; 42 en 1976. Le prix réel aurait baissé davantage encore si des améliorations techniques n'étaient pas intervenues (légèreté, dérailleur, éclairage, qualité incomparable des chambres à air et des pneus...) »².

Le tableau ci-contre montre les transformations du pouvoir d'achat d'un ouvrier professionnel au cours du 20^e siècle (notre deuxième âge du vélo). Le prix de la bicyclette baisse de façon spectaculaire.

○ LA CULTURE POPULAIRE
DU VÉLO AU 20^e SIÈCLE :
LE TOUR DE FRANCE

Créé en 1903, le Tour de France cycliste est, chaque mois de juillet, une grande fête du vélo, un symbole fort des cultures populaires. « Ce qui est vicié dans le Tour, écrit Barthes en 1957, c'est la base, les mobiles économiques, le profit ultime de l'épreuve, générateur d'alibis idéologiques. Ceci n'empêche pas le Tour d'être un fait national fascinant, dans la mesure où l'épopée exprime ce moment fragile de l'Histoire où l'homme, même maladroit, dupé, à travers les fables impures, prévoit tout de même à sa façon une adéquation parfaite entre lui, la communauté et l'univers. » Comment décrire le symbolisme des cultures dominées ? Dans *Le savant et le populaire* (1989), Claude Grignon et Jean-Claude Passeron constatent l'existence de deux manières de lire les cultures dominées. Première manière : l'analyse culturelle met en relief l'autonomie symbolique ; deuxième manière : l'analyse idéologique étudie les effets de la domination : « Les deux systèmes d'analyse sont producteurs de sens. La difficulté propre d'une sociologie du symbolisme dominé, c'est que les traits et les comportements

1. J.-E. Ruffier, 1966, p. 153 et suiv.

2. Jean Fourastié, 1977, p. 143 et suiv.

Tableau 1. Evolution du niveau de vie, en France, exprimé en biens primaires, secondaires et tertiaires

	Salaire horaire nominal	Prix courant de :			Pouvoir d'achat (1906-10 = 100) du salaire horaire exprimé en produit		
		une bicyclette (secondaire)	un quintal de blé (primaire)	une coupe de cheveux (tertiaire)	Secondaires	Primaires	Tertiaires
1891-95	80 centimes	500 F	19 F	0,40 F	55	95	110
1906-10	90 centimes	300 F	20 F	0,50 F	100	100	100
1930-35	640 centimes	400 F	82 F	4 F	530	170	90
1936-39	985 centimes	550 F	197 F	6 F	590	110	90
1957	300 francs	15 200 F	3 350 F	175 F	650	200	100
1966	6 francs	250 F	48 F	3,50 F	800	275	95

Chiffres valables à 10 ou 20 % près. Le salaire est le salaire total moyen d'un ouvrier professionnel. Source : Jean Fourastié, *Le grand espoir du XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1963, tableau 43, p. 299.

dominés ne sont jamais purement autonomes ou purement réactifs » (p. 93-94).

Nous regarderons ici le Tour de France cycliste avec une vision de type un. Le Tour de France cycliste sera vu comme « produit d'une culture de résistance dont les pratiquants doivent agir sous le contrôle direct du rapport de domination » (p. 91). Il s'inscrit dans une série, fort riche historiquement et sociologiquement, de réactions idéologiques par lesquelles des groupes dominés ont — à défaut d'autres armes culturelles et en l'absence de toute possibilité de révolte réelle — réussi à faire de la domination subie un objet symbolique à la fois distancé et apprivoisé » (p. 90). Les cultures populaires, par le Tour de France, font « une nique symbolique à la domination ... C'est là une réponse symbolique des dominés dont s'accommodent le mieux les dominants » (p. 91). L'étude du Tour de France permet de « prospecter les terrains de l'insoumission culturelle qui sont plus vastes que ceux de la révolte » (p. 80). Un autre type d'analyse du Tour de France est possible. Comme le remarquent Claude Grignon et Jean-Claude Passeron : « Selon que l'on se place dans la problématique de l'alternance ou au contraire dans la problématique de l'ambivalence, un même ensemble de pratiques, et à la limite une même observation, peuvent faire l'objet ... de deux lectures antagonistes » (p. 107).

Le Tour de France peut être vu comme un carnaval moderne de l'époque industrielle et sportive, du monde capitaliste européen, qui rassemble, chaque année, des dizaines de millions de spectateurs, téléspectateurs, auditeurs et lecteurs. L'ensemble des médias — télévision, radio, journaux — élaboré collectivement, sans auteur proprement dit, forme une multitude de simultanés qui lie l'écriture et l'image, le reportage et le commentaire technique, l'oral et l'écrit. Dans l'imaginaire collectif, l'épreuve est une épopée qui mélange le spontané et la légende, prend sa source dans l'oralité et vit sur un autre rythme que la culture lettrée.

A l'origine, le Tour de France est une

fête du progrès. Les coureurs « des premiers temps », qui précèdent la première guerre mondiale, sont vus comme des soldats du sport. La course, encerclement processionnel du pays, qui montre de manière ostentatoire la valeur de la France moderne, industrielle, et le dynamisme, la santé éclatante et exemplaire de la jeunesse active sur le « chemin de ronde » de la France, rendent la patrie visible et vivante. « Troupe d'élite », « bataillon sacré du sport », les coureurs sont accueillis « comme des amis et comme des soldats » (Rozet, 1911). Le Tour de France, c'est alors Paris qui visite la France. Les coureurs, gavroches errants, véhiculent les valeurs modernes de la capitale à travers tout le pays. Le Tour de France représente le progrès en marche qui frôle l'univers sédentaire de la foule. Vélo et auto forment deux groupes antagonistes et complémentaires. Dans la poussière des routes, « les coureurs muets, tête modeste du cortège assourdissant », surgissent. L'Auto (journal, moyen de locomotion, symbole) suit la bicyclette.

« J'ai vu passer devant nous, écrit Colette en 1918, tout de suite avalés par des tourbillons lourds, trois coureurs minces : dos noirs et jaunes, chiffrés de rouge, trois êtres qu'on dirait sans visage, l'échine en arceau, la tête vers les genoux, sous une coiffe blanche... Ils ont disparu très vite, eux seuls muets dans le tumulte ; leur hâte à foncer en avant, leur silence semblent les isoler de ce qui se passe ici. On ne dirait pas qu'ils rivalisent entre eux, mais qu'ils nous fuient et qu'ils sont le gibier de cette escorte où se mêlent, dans la poussière opaque, des cris, des coups de trompe, des vivats et des roulements de foudre » (p. 83 et suiv.).

Les coureurs professionnels sont en général issus du milieu populaire. Ils sont admirés car ils reprennent beaucoup de valeurs artisanales en voie de disparition. Le métier est un moyen de se dépasser sans cesse, une méthode d'ascèse mise en relief par les journalistes. Les coureurs possèdent un outil de travail, leur vélo, qu'ils maîtrisent à la perfection et qu'ils doivent souvent

réparer. Pèlerins du travail, artisans du vélo, ouvriers de la peine, les coureurs du Tour de France véhiculent, dans un voyage formateur, des valeurs artisanales proches des valeurs compagnonniques. « Potlatch » d'énergie corporelle, le Tour de France cycliste est un gaspillage joyeux de force de travail, qui prouve la santé et la force des travailleurs.

« Un coup de pistolet, dans une jeune matinée d'été, ouvre les digues qui maintiennent le fleuve, le plus étrange que l'on puisse concevoir, écrit Mac Orlan en 1936¹. C'est une force qui se libère entre les arbres d'une belle avenue, une force pittoresque où les gais maillots aux couleurs de l'Europe précèdent les accessoires du lyrisme publicitaire. Ce spectacle sportif dépasse le cadre réservé aux jeux de l'athlétisme. C'est une des formes les plus récentes de l'esprit de foule. Rien n'est plus étroitement adapté au goût populaire de l'époque. C'est une fête citadine et rurale, une fête nationale ... Un spectacle d'une qualité si exactement conforme au désir des masses ingénieusement sportives, qu'il offre l'apparence d'une puissance à peu près irrésistible. »

Depuis l'origine, le Tour de France est une fête du soleil, une préfiguration des vacances populaires. Une fête qui possède, avec le maillot jaune, son héros solaire. Maillot jaune comme l'or, la fortune qui sourit aux audacieux, jaune comme la moisson, comme le soleil de ces mois de juillet. Le leader de la course est un homme-or, un homme-soleil, au pouvoir fécondant. Le tour de France, fête gratuite qui passe près de chez soi, « met la France entière sur le pas de la porte ». Il forme une période utopique, héroïque, qui échappe aux contraintes sociales. La rue, espace populaire, devient la route. Ouverte.

Eparpillés en multiples fragments à l'intérieur des divers médias, quatre grands thèmes semblent continuellement développés. Ils véhiculent l'image populaire de la course. Premier thème : la route du Tour,

association de drames et d'exploits, se présente comme une longue marche en avant. Sur une route sans retour, les coureurs avancent. Evolution fière de tout un groupe, suivie étape par étape, aventure collective partagée, le Tour de France est un espace en marche. Un mouvement. Deuxième thème : les « grands » sont vulnérables. Les « petits », courageux, peuvent renverser l'ordre en place. La mémoire collective populaire n'a pas oublié les petits, les Robic, les Poulidor, qui se révoltent contre la hiérarchie en place et remettent en question, grâce à leur personnalité, les positions acquises des « grands », champions au palmarès important. Troisième thème : les forces de l'avenir sont plus fortes que le vieux monde en place. L'épreuve marque un dualisme entre jeunes et anciens. Révélation et déclin, naissance et mort sont intimement liés. Dans le mouvement de la vie, une nouvelle génération succède à la précédente. Le temps détrône l'ancien monde et couronne le nouveau. Quatrième thème : le roi de la fête est un champion exemplaire². Les médias mettent en avant une suite de règnes de phénomènes du vélo sur la course. Depuis 1947, il y a eu les époques Coppi, Bobet, Anquetil, Merckx et Hinault... Chacune de ces périodes paraît marquée par la personnalité du champion qui est, de génération en génération, toujours aussi jeune.

« Le jeu, écrivait Huizinga, n'est pas la vie " courante " ou " proprement dite ". Il offre un prétexte à s'évader de celle-ci pour entrer dans une sphère provisoire d'activité à tendance propre ... Il constitue un accompagnement, un complément, voire une partie de la vie en général. Il pare la vie, il en compose les lacunes, et à cet

1. P. Mac Orlan, 1936, cité par J. Marchand, *Pour le Tour de France*, Paris, Berger-Levrault, 1967, p. 60-61.

2. Anciennes professions de quelques champions cyclistes : ramoneur, Garin (vainqueur du 1^{er} Tour de France, 1903) ; serrurier, Christophe (premier maillot jaune, 1919) ; apprenti mécanicien, Speicher (vainqueur du Tour de France, 1939) ; agriculteur, Magne (vainqueur du Tour de France, 1931-1934) ; apprenti charcutier, Coppi (vainqueur du Tour de France, 1949, 1952) ; apprenti boulanger, Bobet (vainqueur du Tour de France, 1953, 1954, 1944) ; ajusteur, Anquetil (vainqueur du Tour de France, 1957, 1961, 1962, 1963, 1964) ; fils d'épicier, Merckx (vainqueur du Tour de France, 1969, 1970, 1971, 1972, 1974) ; ajusteur, Hinault (vainqueur du Tour de France, 1978, 1979, 1981, 1982, 1985).

égard est indispensable ... Il réalise dans l'imperfection du monde et la confusion de la vie, une perfection temporaire et limitée » (Huizinga, 1951, p. 26, 28 et 30).

Durant l'été, l'espace d'un mois, les foules du Tour de France ouvrent, dans une vision du monde fugitive, les temps futurs. Le triomphe utopique et espéré de l'humanité est représenté dans cet univers d'abondance, de jeu et de fête où l'homme continuellement se rénove.

« Le critère fondamental de toutes les appréciations est non pas l'essor de l'âme individuelle sur la verticale extra-temporelle jusqu'aux sphères supérieures, mais le mouvement de toute l'humanité en avant sur l'horizontale du temps historique. Une fois son œuvre accomplie, l'âme individuelle vieillit et meurt en même temps que le corps individuel, mais le corps du peuple et de l'humanité, fécondé par les morts, se renouvelle perpétuellement et avance inflexiblement sur la voie du perfectionnement historique » (Bakhtine, 1970, p. 400).

Le Tour de France, spectacle sportif, apparaît comme une fête populaire. Il a une portée éthique et fournit un modèle logique, un horizon de sens, une tentative d'exploration du milieu offert. Il forme depuis sa création un noyau expérimental des pratiques de loisirs, une école rationnelle et séparée où les cultures populaires se trempent. A l'intérieur d'un système que les milieux dominants se donnent les moyens de contrôler.

Les trois époques des pratiques cyclistes sont des structures successives dont chacune a sa genèse. Pour le deuxième âge du vélo, les pratiques de la classe de loisir du 19^e siècle, essentiellement les pratiques de la Belle Époque bourgeoise (de 1890 à 1914), constituent des précédents, des exemples à reproduire. Le début du 20^e siècle, pour cet espace mental, marque un événement primordial : le moment où le progrès capitaliste entre en contradiction avec la dure condition de vie imposée aux prolétaires. Les objets industriels, fruits du travail ouvrier, devien-

nent accessibles aux classes sociales qui les produisent ; les milieux populaires construisent un univers libéré du travail imposé en copiant la création exemplaire de la bourgeoisie du siècle précédent. Cette imitation est une conquête fondatrice : elle permet d'envahir, avec des valeurs rationnelles spécifiques (Veblen parlerait d'« instinct artisan »), un espace initialement inaccessible.

Le progrès technique est donc « le fil d'Ariane » qui conduit à l'explication des deux premiers âges du vélo, espaces mentaux qui se complètent. La métaphore de la vitesse caractérise les soixante-dix premières années du 19^e siècle. Au cours des années 1960, les classes populaires entrent dans la civilisation de l'automobile, apanage jusque-là des classes supérieures. La voiture devient, pour tous, le moyen de transport familial. Dans l'univers de l'utile, la bicyclette des années 1950 répond de moins en moins à la demande populaire. Avec ses pédales et son « moteur humain », le vélo fatigue. Il se dote d'un « moteur auxiliaire », devient « vélomoteur », motocyclette puis voiture populaire, deux chevaux, quatre chevaux (Baudelot, Establet, Toiser, 1979, p. 121 et suiv.). La bicyclette utilitaire se démode, et en 1956, la production annuelle de cycle, avec sept cent mille bicyclettes produites, atteint son chiffre le plus bas...

Le vélo va-t-il mourir à la fin de son deuxième âge ? En 1955, le romancier Jacques Perret écrivait avec humour :

« Pendant des millénaires le cheval a travaillé pour la plupart des civilisations du globe et il a eu le temps de se faire apprécier, mais le vélo va disparaître, avant d'avoir pu donner sa mesure. Condamné par l'évolution accélérée des êtres mécaniques, il présente déjà, parfois, des modifications qui nous font hésiter à le maintenir dans l'ordre des vélos. Comme naguère nous vîmes certains poissons troquer peu à peu leurs nageoires et leurs ouïes pour des pattes et des narines, nous voyons aujourd'hui le vélo jurassique se transformer rapidement en scoutère crétacé avec les stades intermédiaires qui font penser au coelacanthe à pédales » (p. 93).

Pourtant, prenant une singulière revanche sur le progrès, le modeste vélo renaît au cours d'un troisième âge. Par un spectaculaire renversement de valeurs, on va l'apprécier pour sa lenteur et sa modération.

○ TROISIÈME ÂGE :
LA VITESSE ÉCOLOGIQUE

Depuis les années 1970, la bicyclette utilitaire, démodée dans les années 1950 et 1960, est dans une phase de renouveau. Le vélo n'apparaît plus seulement comme un moyen de sport et de transport populaires. Il devient vitesse lente, machine écologique, vélo vert.

« La bicyclette et le véhicule à moteur ont été inventés par la même génération, mais ils sont les symboles de deux usages opposés de l'avancée moderne, écrit Ivan Illich en 1973¹. La bicyclette permet à chacun de contrôler l'emploi de son énergie métabolique, le véhicule à moteur rivalise avec cette énergie Il y a un siècle, est apparue la bicyclette. Elle fit franchir au mouvement du corps un dernier seuil qui est aussi sa limite, car elle constitue un merveilleux outil qui tire parfaitement parti de l'énergie métabolique pour accélérer la locomotion. En terrain plat le cycliste va trois ou quatre fois plus vite que le piéton, tout en dépensant cinq fois moins de calories ; le transport d'un gramme de son propre corps sur un kilomètre ne lui coûte plus que 0,15 calorie. Avec une bicyclette, l'homme surpasse non seulement toutes les machines, mais aussi tous les animaux. »

La bicyclette devient un des principaux symboles du mouvement écologique contemporain. Depuis 1968, le progrès cesse d'être une certitude sans partage et on commence à mettre en doute les capacités des sociétés industrielles à résoudre les problèmes dont elles sont porteuses. Machine aux dimensions de l'homme, instrument non destructeur, invention qui ne brise pas le milieu humain, la bicyclette s'oppose aux autres moyens de locomotion modernes, automobile en tête. Engin « convivial », outil au service de

l'homme, le vélo est une machine amie qui lutte contre l'illusion du progrès industriel. Une croissance illimitée repose sur des structures qui épuisent les ressources du monde et polluent le milieu. *Small is beautiful*²... A l'intérieur de la civilisation de l'automobile et des loisirs, le vélo paraît être un moyen de se séparer des valeurs attachées à la vitesse, à l'automobile et aux pratiques de loisirs trop encombrées. Les années 1970 et 1980 marquent ainsi un tournant : de nouveau, les classes supérieures s'équipent (Trognon, 1977) ; le vélo devient « écologique » et s'incorpore, avec le bi-cross, le triathlon et le vélo-tout-terrain, à la mode des pratiques sportives dites « californiennes » (Pociello, 1981).

Depuis le début des années 1970, le sport cycliste se transforme lui aussi. Longtemps perçu comme « populaire », il élargit sa base sociale des classes populaires vers les classes moyennes et supérieures mais aussi des hommes vers les femmes. Des barrières psychologiques, qui écartaient certaines catégories sociales de cyclistes potentiels, s'annulent. Un espace mental se crée³. Deux enquêtes statistiques récentes (de l'INSEE et de l'INSEP)⁴ mettent en relief les multiples usages du vélo actuel selon l'âge, la profession et le sexe. Vélo de course, bi-

2. *Le Monde*, 17-18 août 1980, page une : « Mode éphémère, snobisme, engouement ou fait de société ? Le retour en force de la " petite reine " en France ne fait plus de doute ... En 1974, après le premier " choc " pétrolier, on y avait déjà cru. Délaissant l'automobile, les Français s'étaient véritablement rués chez les vendeurs de vélos. Feu de paille. Le redémarrage amorcé l'an passé semble, cette fois, ancré sur des bases plus solides. Le vélo bénéficie en effet de la combinaison de plusieurs facteurs sociologiques... et commerciaux. Les efforts conjugués des écologistes et des médecins, s'appuyant sur la mode du retour à la nature et sur le culte renouvelé voué à la forme physique voir le succès du " jogging " ont porté leurs fruits ».

3. Contrairement au tennis (Suaud, 1989), on peut dire que, à l'intérieur de ce troisième âge du vélo, plus le niveau social du pratiquant est populaire, plus le niveau de compétence cycliste a de chances d'être élevé. En d'autres termes, le pratiquant d'origine populaire a plus de chances de posséder un fort « capital cycliste », une expérience antérieure, un savoir-faire, résultat d'un long apprentissage que le pratiquant de classes moyennes ou supérieures qui effectue souvent un apprentissage tardif des techniques cyclistes et reconvertit dans ce sport-loisir un « capital sportif » antérieurement accumulé dans d'autres pratiques.

4. P. Garrigues, 1988 et P. Irlinger, C. Louveau, M. Metoudi, 1987.

1. I. Illich, 1973, p. 49 et suiv.

cross, vélo de ville, vélo-tout-terrain (appelé aussi VTT ou *mountain-bike*) permettent transport, détente, loisir ou sport. Entre le vélo utilitaire et le vélo-loisir sportif la frontière est souvent mince. Ces enquêtes indiquent qu'il semble possible de distinguer deux catégories de sports : les sports en vogue depuis le début des années 1980 (planche à voile, cyclisme, randonnée pédestre, course à pied...) et les autres sports dont les tendances n'ont pas changé depuis les années 1960. Les sports en vogue, moyens ludiques de garder la forme, sont souvent effectués de manière « sauvage », informelle, hors institution. Les cadres et les professions intermédiaires y sont sur-représentés. Ces sports, aux valeurs individualistes qui permettent d'apprendre à se connaître physiologiquement, sont souvent des sports d'endurance et/ou de vertige, qui sollicitent le cœur modérément et que chacun peut faire à son rythme. Des sports non aseptisés proches de valeurs féminines et diététiques qui permettent de garder ou d'obtenir « la forme » physique par une alimentation équilibrée et une pratique sportive régulière.

Dans ces enquêtes, le « cyclisme » (ce terme regroupant de multiples usages du vélo) est le 4^e sport pratiqué quels que soient l'âge et le sexe (après culture physique, marche, natation) ; le sport des classes sociales intermédiaires (artisans, commerçants, employés, cadres moyens) et des ouvriers (plus de 10 %) ; des jeunes scolaires et des actifs de plus de 30 ans, des ruraux et des habitants des petites villes. Plus masculin que féminin, c'est un sport complémentaire des autres activités sportives ; un sport pratiqué durant les vacances (en particulier pour les habitants des régions à forte densité de population, qui quittent les zones très urbanisées au cours de l'été). « Le bike » (sic) est à la mode. Pour les enfants, le vélo bi-cross préfigure la moto, futur cheval mécanique de la jeunesse. Le vélo-tout-terrain quitte les routes goudronnées et va rejoindre, sur les sentiers, randonneurs, motos vertes, 4 × 4 et cavaliers... le VTT réconcilie les

classes supérieures avec le vélo. Il égalait souffrance, inconfort. Avec le *mountain-bike* — « *a new era in cycling* » —, son « look » est empreint d'écologie, d'évasion et de facilité. Les pelotons du Tour de France se transforment : des coureurs américains (Greg Lemond est le plus illustre) et des coureurs non issus des milieux populaires participent maintenant à l'épreuve. Un Tour féminin a été créé en 1984...

2. LE VÉLO ENTRE CULTURES DOMINANTES ET CULTURES DOMINÉES

Résumons-nous : l'histoire du vélo permet d'observer les transformations de la société française au cours des deux derniers siècles et de suivre les différentes articulations entre cultures dominantes et cultures dominées. Chaque pratique sociale a ses espaces et ses rythmes spécifiques. L'histoire des pratiques cyclistes se présente comme « une histoire à éclipses » que nous avons découpée « en morceaux successifs, en tranches quasi étrangères l'une à l'autre » (Braudel, 1987, p. 58). « Espace bourgeois », « espace populaire », « espace écologique » : les pratiques cyclistes existent à l'intérieur de trois espaces mentaux. Trois univers culturels de la société française.

Les pratiques cyclistes — objets sociaux — « ne sont pas des choses dotées de propriétés, mais des ensembles d'interrelations changeantes, à l'intérieur de configurations en constante adaptation »¹. Les pratiques cyclistes se transforment au fur et à mesure qu'elles sont adoptées par des groupes sociaux nouveaux qui importent des valeurs culturelles différentes de celles que mettent en œuvre ceux qui les monopolisaient antérieurement. Il est impossible ainsi d'attacher trop mécaniquement une pratique à un milieu social : la position d'une pratique à l'intérieur de la société varie avec le temps et le lieu. Mais les pratiques cyclistes s'inscrivent aussi à l'intérieur d'une société in-

1. *Annales. Economies. Sociétés. Civilisations*, 1989, p. 1319.

dustrielle qui, à longueur de siècles, possède sa propre personnalité collective. Ce regard sur le temps long — changement de focale — entraîne une nouvelle question : sport et loisir sont-ils les expressions d'une philosophie aristocratique qui se diffuse à l'intérieur de la civilisation démocratique ? Durant le 19^e et le 20^e siècle, chaque culture, dans l'espace français, semble intégrer le jeu à sa manière et recréer un second univers.

Certes, les trois espaces de pratiques cyclistes que nous venons de mettre à jour sont, avant tout, des modèles théoriques. Dans le réel, les pratiques différentes se juxtaposent, s'entrecroisent sans qu'on puisse les réduire à un schéma linéaire. Les trois formes de pratiques cyclistes sont « de larges pans d'histoire, des successions de structures ou de modèles de comportements, qui, plus qu'ils ne se succèdent, se chevauchent et s'emboîtent comme les tuiles d'un toit »¹.

1. M. Vovelle, « L'histoire et la longue durée », dans J. Le Goff (dir.), *La nouvelle histoire*, Bruxelles, Complexe, 1988, p. 87.

« L'histoire n'existe que par rapport aux questions que nous lui posons, écrit Paul Veyne². Matériellement, l'histoire s'écrit avec des faits ; formellement, avec une problématique et des concepts. »

□

2. P. Veyne, 1976, p. 49. Paul Veyne poursuit : « Il faut en finir, avec le récit continu ... Le continuum spatio-temporel n'est qu'un cadre didactique qui perpétue la tradition paresseusement narrative. Les faits historiques ne s'organisent pas par périodes et par peuples, mais par notions ; ils n'ont pas à être replacés en leur temps, mais sous leur concept ».

Chargé de recherche au Centre de recherche en sociologie des arts et de la culture (CNRS CERCOM, Marseille), Philippe Gaboriau poursuit des travaux sur les modes de vie des milieux populaires, et plus particulièrement sur la sociologie du sport. Il est notamment l'auteur d'une thèse sur « La classe ouvrière et le vélo » (Université de Nantes, 1980).

BIBLIOGRAPHIE

1. Ouvrages généraux

- Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, « Histoire et sciences sociales. Un tournant critique », 16, novembre-décembre 1989.
- BRAUDEL (F.), « Les divisions de l'espace et du temps, en Europe », dans *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècles*, Paris, A. Colin, tome 3, 1979, chap. 1, p. 11-70.
- BRAUDEL (F.), *Grammaire des civilisations*, Paris, Arthaud, 1987.
- CALLOIS (R.), *Les jeux et les hommes. Le masque et le vertige*, Paris, Gallimard, 1967.
- Débat (Le)*, « L'âge du sport », 19, février 1982, p. 35-95.
- ELIAS (N.), « Sport et violence », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 6, décembre 1976, p. 2-22.
- GRIGNON (C.), PASSERON (J.-C.), *Le savant et le populaire. Misérabilisme et populisme en sociologie et en littérature*, Paris, Le Seuil, 1989.
- HUIZINGA (J.), *Homo ludens, essai sur la fonction sociale du jeu*, Paris, Gallimard, 1951.
- KÖNIG (R.), *Sociologie de la mode*, Paris, Payot, 1969.
- LEROI-GOURHAN (A.), « Les problèmes d'origine et de diffusion », dans *Milieu et techniques*, Paris, Albin Michel, 1973, p. 303-401.
- MAGNANE (G.), *Sociologie du sport*, Paris, Gallimard, 1964.
- SOROKIN (P.), *Comment la civilisation se transforme*, Paris, Rivière, 1964.
- WEBER (M.), *Théorie de la classe de loisir (1899)*, Paris, Gallimard, 1970.
- VEYNE (P.), « Foucault révolutionne l'histoire », dans *Comment on écrit l'histoire*, Paris, Le Seuil, 1978, p. 201-242.
- VEYNE (P.), *L'inventaire des différences*, Paris, Le Seuil, 1976.
- VIGARELLO (G.), *Une histoire culturelle du sport, Techniques d'hier... et d'aujourd'hui*, Paris, Laffont, 1988.

2. Le vélo et la culture dominante au 19^e siècle

- ALMERAS (H. d'), *La vie quotidienne sous la Restauration*, Paris, Albin Michel, 1910.
- BAUDRY de SAUNIER (C.-L.), *Le cyclisme théorique et pratique*, Paris, La Librairie illustrée, 1892.
- BERRUYER (A.), *Le manuel du Véloceman, notice, système, nomenclature, pratique, art et avenir des vélocipèdes*, Grenoble, 1869.
- CORNIE (G.), *Manuel technique et pratique du vélocipède*, Paris, Flammarion, 1892.

- JARRY (A.), *Le surmâle*, Paris, Le Terrain vague, 1977.
- JEANES (W.), *Des origines du vocabulaire cycliste français*, thèse de 3^e cycle, Paris, La Sorbonne, 1950.
- LAUX (M.), « Genèse d'une révolution », dans BARDOU, CHANARON, FRIDENSON, LAUX, *La révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977, p. 17-30.
- LEBLANC (M.), *Voici des ailes*, Paris, Ollendorff, 1898.
- MICHAUX (Les), *Biographies et souvenirs de Pierre et Ernest Michaux, inventeurs de la pédale*, Levallois-Perret, Guyot, 1906.
- MORAND (P.), *1900*, Paris, Les Editions de France, 1931.
- PERROT (M.), *Les ouvriers en grève. France, 1871-1890*, Paris, Mouton, Editions de l'Ecole pratique des hautes études, 1974.
- REGAMEY, *Vélocipédie et automobilisme*, Tours, Mame et fils, 1897.
- RENNERT (J.), *100 ans d'affiches du cycle*, Paris, Veyrier, 1974.
- RIOUX (J.-P.), *La révolution industrielle, 1780-1880*, Paris, Le Seuil, 1989.
- RITCHIE (A.), *Major Taylor, la fabuleuse carrière du célèbre sprinter noir*, Paris, Souffles, 1989.
- ROUSSEAU (P.), *Histoire de la vitesse*, Paris, PUF, 1960.
- SAINT MARTIN (M. de), « La noblesse et les "sports" nobles », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 80, novembre 1989, p. 22-32.
- SCRIBE (E.), DUPIN (H.), VARNER (J.), « Les vélocipèdes ou la poste aux chevaux. A propos vaudeville en un acte. Théâtre des Variétés, 2 mai 1818 », dans *Œuvres complètes de Eugène Scribe*, Paris, Ed. Dentu, 2^e série, vol. 4, p. 43-79.
- SERAY (J.), *Deux roues*, Rodez, Editions du Rouergue, 1988.
- TERRONT (C.), *Les mémoires de Terront. Sa vie, ses performances, sont mode d'entraînement, revus et mis en ordre par Louis Baudry de Saunier*, Paris, Prosport, 1980.
- THIBAUT (J.), *Sport et éducation physique, 1870-1970*, Paris, Vrin, 1972.
- UZANNE (O.), *La locomotion à travers le temps, les mœurs et l'espace. Résumé pittoresque et anecdotique de l'histoire générale des moyens de transports terrestres et aériens*, Paris, Ollendorff, 1911.

3. Le vélo et la culture dominée au 20^e siècle

- BAUDELLOT (C), ESTABLET (R.), TOISER (J.), *Qui travaille pour qui ?*, Paris, Maspero, 1979.
- DUMAZEDIER (J.), *Vers une civilisation du loisir ?*, Paris, Le Seuil, 1962.
- FALLET (R.), *Le vélo*, Paris, Julliard, 1973.

- FOURASTIÉ (J.), *Le grand espoir du XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1963.
- FOURASTIÉ (J.), *Pouvoir d'achat, prix et salaires*, Paris, Gallimard, 1977.
- FOURASTIÉ (J.), *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1946-1975*, Paris, Fayard, 1979.
- GABORIAU (P.), *La classe ouvrière et le vélo*, thèse de 3^e cycle, Nantes, 1980.
- GABORIAU (P.), « Le vélo dans la mémoire ouvrière », *Les cahiers du Lersco*, 3, mars 1982.
- GABORIAU (P.), « Sport populaire et pratiques symboliques nouvelles », *Ethnologie française*, 13 (2), 1983, p. 151-162.
- HOGGART (R.), *La culture du pauvre*, Paris, Minuit, 1970.
- LALIVE d'EPINAY (C.), « Persistance de la culture populaire dans les sociétés industrielles avancées », *Revue française de sociologie*, 23 (1), janvier-mars 1982, p. 87-111.
- LUCAS (P.), « Le travail gymnaste, rites mineurs du pays minier », *Cahiers internationaux de sociologie*, 64, 1978, p. 83 et suiv.
- MALINOWSKI (B.), *Une théorie scientifique de la culture*, 1944, Paris, Maspero, 1968.
- MUCHEMBLED (R.), *Culture populaire et culture des élites dans la France moderne (XV^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Flammarion, 1978, 398 p.
- OURY (L.), *Les prolos*, Paris, Denoël, 1973.
- PASSERON (J.-C.), « Présentation », dans HOGGART (R.), *La culture du pauvre*, Paris, Minuit, 1957, p. 7-26.
- PERRET (J.), *Le machin*, Paris, Gallimard, 1955.
- PRÉVOST (J.), *Plaisirs des sports*, Paris, Gallimard, 1925.
- RUFFIER (J.-E.), *Pour vous bien porter, faites de la bicyclette*, Paris, FFC, 1966.
- VAILLANT (R.), *325 000 francs*, Paris, Buchet-Chastel, 1976.
- VERRET (M.), *La culture ouvrière*, Saint-Sébastien, ACL Edition Société Crocus, 1988.
- VERRET (M.), *L'espace ouvrier*, Paris, A. Colin, 1979, 232 p.
- BUZZATI (D.), *Sur le Giro 1949. Le duel Coppi-Bartali*, Paris, Laffont, 1984.
- CALVET (J.), *Le mythe des géants de la route*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 1981.
- COLETTE, *Dans la foule*, Paris, Grès, 1918.
- DEBRAY, MARCHAND (J.), *Pour et contre le Tour de France*, Paris, Berger-Levrault, 1967.
- DESGRANGE (H.), *La tête et les jambes*, Paris, Imprimerie H. Richard, 1894.
- DURKHEIM (É.), « Conclusion », dans *Les formes élémentaires de la vie religieuse*, 1925, Paris, PUF, 1968, p. 593-638.
- DURRY (I.), *La véridique histoire des géants de la route*, Lausanne, Edita, Paris, Denoël, 1973.
- ELIADE (M.), *Le sacré et le profane*, Paris, Gallimard, 1957.
- FRAZER (E.), « Le dieu qui meurt », dans *Le rameau d'or*, Paris, Ed. P. Geuthner, tome 4, 1931.
- FREUD (S.), *L'avenir d'une illusion*, Paris, PUF, 1971.
- GABORIAU (P.), « Le Tour de France, psychodrame populaire », *Les Nouvelles littéraires*, 7, juin 1986, p. 15-17.
- GABORIAU (P.), « Les épopées modernes », dans « Le nouvel âge du sport », *Esprit*, 125, avril 1987, 317 p., p. 6-16.
- JEU (B.), *Le sport, la mort, la violence*, Paris, Editions universitaires, 1972.
- LAGET (M.), *La saga du Tour de France*, Paris, Gallimard, 1990.
- MAC-LUHAN (M.), *Pour comprendre les media*, 1964, Paris, Mame, 1968.
- MOUNIN (G.), *Poésie et société*, Paris, PUF, 1968.
- REYSSET (P.), *Le cyclisme professionnel*, DEA d'économie du travail et des ressources humaines, Université de Paris I, 1977.
- ROZET (G.), *La défense et l'illustration de la race française*, Paris, Alcan, 1911.
- ROZET (G.), *Les fêtes du muscle*, Paris, Grasset, 1914.
- SAN-ANTONIO, *Vas-y Béru*, Paris, Fleuve noir, 1965.
- VIDAL (M.), *L'aventure du Tour de France*, Paris, Messidor, 1987.

4. Le vélo et le symbolisme dominé

- BAKHTINE (M.), *L'œuvre de François Rabelais et la culture populaire au Moyen Age et sous la Renaissance*, Paris, Gallimard, 1970.
- BARTHES (R.), *Mythologies*, Paris, Le Seuil, 1957.
- BLONDIN (A.), *Sur le Tour de France*, Paris, Mazarine, 1979.
- BLONDIN (A.), *L'ironie du sport*, Paris, Bourin, 1988.
- BRIQUET (G.), *Ici 60 ans de Tour de France*, Paris, La Table ronde, 1962.

5. Le vélo vert

- BOURDIEU (P.), *La distinction*, Paris, Minuit, 1979.
- GARRIGUES (P.), *Evolution de la pratique sportive des Français de 1967 à 1984*, Paris, INSEE, 1988 (M. 134).
- ILICH (I.), *Energie et équité*, Paris, Le Seuil, 1973.
- IRLINGER (P.), LOUVEAU (C.), METOUDI (M.), *Les pratiques sportives des Français*, Paris, Institut national du sport et de l'éducation physique, Laboratoire de Sociologie, 1987.

LES TROIS ÂGES DU VÉLO EN FRANCE

« Le nouvel âge du sport », *Esprit*, 125, avril 1987, 317 p.

POCIELLO (C.) dir., *Sports et sociétés, approche socio-culturelle des pratiques*, Paris, Vigot, 1981.

SIMONNOT (P.), *Homo sportivus*, Paris, Gallimard, 1988.

SUAUD (C.), « Espace des sports, espace social et effets d'âge, la diffusion du tennis, du squash

et du golf dans l'agglomération nantaise », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 79, septembre 1989, p. 2-21.

TROGNON (A.), *Les ménages, la bicyclette, les motocycles en 1976*, Paris, INSEE, 1977 (M. 177).

YONNET (P.), *Jeux, modes et masses, 1945-1985*, Paris, Gallimard, 1985.

*Presses de la Fondation Nationale
des Sciences Politiques*

**PETITS BOULOTS
ET GRAND
MARCHÉ
EUROPÉEN**

**Le
travail démobilisé**

Jacques Capdevielle

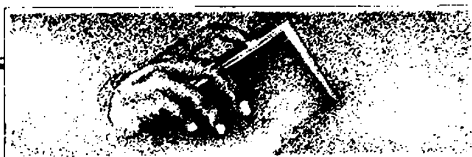
Hélène Y. Meynaud

René Mouriaux



PRESSES DE LA FONDATION NATIONALE
DES SCIENCES POLITIQUES

240 pages, 200 F
(prix de lancement : 160 F jusqu'au 31 mars 1991)



27, RUE SAINT-GUILLAUME - PARIS 7^e - TEL : 45 49 50 50