JEAN DURRY

Des machines quon appelle vélocipède

"C'es à Moulin que j'ai vu des machines quon appelle vélocipède deux roues l'une devans l'autre et un siège au milieu sur des roues exprès ou lont s'assiez [...] devant deux manivelles comme celle quont les meules a éguiser les outils une chaque coté de la roue ont est asis sur le siège et ont tien un guidon qu'il y a deux mains quand ont veut faire tourner le vélocipède ont tourne le guidon du coté que lon veut faire tourner et avec les deux jambes ont fait tourner les manivelles [...] ces des machines pour marcher qui font 4 lieues à l'heure mais c'est fatigant. Je ten dis pas plus long fait moi savoir tout ce qui y de nouveau au pays et si ont a bien ramassé de foin…"

Laurent Grimault, *Vélos récupérés dans le canal à Amsterdam.* © Laurent Grimault.

Ainsi, “ ce 9 Juillet 1870 ”, François Froment maçon de la Creuse, écrivant à son “ Cher ami et cousin ” resté au village une lettre de quatre pages, à lire à haute voix, lui racontait les merveilles vues au cours de son périple vers les villes : une grande digue sur la Loire, non loin de Roanne — mais “ La Loire n’est pas plus forte a present que la rivière de la cour en hiver ”; Montluçon “ une belle ville très plaisante en plaine et une très belle gare de chemins de fer ” ; Moulin et son “ magnifique pont à 10 arcades ” sur l’Allier. Il y a donc déjà 9 ans que Pierre Michaux a fixé les premières pédales, lorsque François cet homme du bâtiment apte à regarder et décrire avec une remarquable justesse de termes, parlant aussi bien avec ses mots simples du prix du blé que de la réponse vainement attendue d’un certain Alexandre — “ ces parisiens [...] sa fait des embarats ont dirés que c’est des princes et il y en a la plupart qui n’ont pas le sous dans leur poche ” —, découvre un de ces engins dont la production était pourtant déjà industrialisée : le vélocipède, ancêtre direct de la bicyclette, et lui-même avatar de l’étonnante “ Laufmaschine ” lancée le 12 Juillet 1817 par l’ingénieur des eaux et forêts du Grand-duché de Bade Karl-Friedrich Christian Drais von Sauerbronn sur les 14 Kilomètres et quelque de la route menant de Mannheim au relais de poste de Schwetzingen.

Un vélocipède... Le lundi 1er décembre 1969, une brusque tempête de neige blanchît les abords de la capitale. Or, avec quelques amis, nous nous étions lancés dans une audacieuse entreprise : célébrer — un peu tardivement — le centenaire de la première grande course, le Paris-Rouen du 7 novembre 1869, en couvrant les mêmes 123 Kilomètres intégralement sur ces engins aux roues de charrette cerclées de fer. Partis comme il se devait de l’Arc de Triomphe vers la Défense et le Vésinet, ayant quitté tant bien que mal Saint-Germain alors que les voitures se mettaient déjà en travers dans la montée du Pecq, nous fûmes bientôt en Sibérie, quelque part entre Orgeval et Flins. Silence total sur le tapis de plus en plus épais. Ne manquaient que les loups. Dans la tourmente, avançant vaille que vaille, notre amusement fut de deviner la stupeur totale des rarissimes automobilistes qui s’étaient risqués hors de chez eux et se demandaient visiblement, voyant venir en face d’eux quelques fous affublés de dossard pédalant sur des engins préhistoriques : suis-je éveillé ou dors-je ? Nous passâmes, en direction de Mantes et Vernon, atteinte en pleine nuit à la lueur des phares. Le lendemain, en début d’après-midi nous parvenions à Rouen.

Cette même année 1969, le 21 Juillet à 3h. 56 minutes et 20 secondes G.M.T., instant avidement regardé en mondovision depuis la planète Terre,

un homme avait posé le pied sur le sol lunaire. Moins de trois décennies plus tard, un malicieux petit chariot escaladerait les taupinières de Mars et des centaines de satellites projetés par autant de fusées porteuses font la ronde autour de notre grain de poussière.

Mais le cycle, mis en mouvement il y a près de deux siècles, roule toujours. Il n'est pas près de s'arrêter.

La curiosité et la passion se lisent à livre et cahier ouverts. Le présent numéro des *Cahiers de médiologie* en est une nouvelle illustration.

“ Qu'on ne dise pas que je n'ai rien de nouveau : la disposition des matières est nouvelle. Quand on joue à la paume, c'est une même balle dont on joue l'un et l'autre, mais l'un la place mieux ” ; le camarade Pascal, qui en était resté à la brouette, ne figure pas ici au sommaire. Mais la variété des approches, la diversité et richesse de ces textes — de même par exemple que le nombre des publications cyclistes se succédant et prolongeant le jeu tous les 365 jours — expriment haut et fort la pérennité de la gentille compagne à deux roues.

Quel que soit le terme employé, bicyclette, vélo, il l'est affectueusement. Quel que soit l'espace parcouru, il l'est cycliquement et cyclistement. Quel que soit le Tour de France qui passe, il déambule maillojaunement.

Après le vélocipède, point d'ancrage indiscutable à mon sens du sport tel que nous le connaissons — mécanique avant d'être motorisé, inséparable d'une presse et d'une industrie —, vint le Grand-bi. Merveille de légèreté, contrairement à toutes les idées reçues puisqu'un “ Bi ” de course pesait moins de 10 Kilos. S'il ne résista pas à l'avènement du pneumatique et disparut presque d'un coup tels les dinosaures, au seuil des années 1890, ce ne fut pas sans nostalgies : “ L'on regrette ces belles courses d'antan, où tout le groupe, haut monté, semblait passer dans l'air comme un nuage, aux regards émerveillés des spectateurs ”.

A la délicate “ Reine bicyclette ” — roues égales de diamètre raisonnable, traction par chaîne — manquait encore un seul élément majeur : le dérailleur, permettant l'adéquation du développement utilisé, et donc du rythme de pédalage, au profil du parcours et aux obstacles éventuels, notamment atmosphériques. Autour du cycle désormais pourrait se décliner un “ Discours de la méthode ” : avec son bâti fondamental pour ne pas dire son cadre ; et ses parties diverses, en constante évolution.

On peut toujours renouveler le genre et le sujet. Que l'on soit Picasso, transmuant selle et guidon en “ Tête de taureau ”. Ou Marcel Duchamp : “ J'aimais avoir une roue de bicyclette dans mon atelier. J'aimais la regar-

der, comme j'aime regarder le feu. Le mouvement de la roue me rappelle le mouvement des flammes ".

Il y aurait éternellement tout à dire, et redire. Les plaisirs de la découverte du vaste monde devenue désormais possible et accessible à chacun et chacune ; l'intensité et la griserie des compétitions vécues au coeur même du peloton ou au bord des routes — fût-ce par étrange lucarne interposée — ; la liberté intelligente des randonnées de grand air et mouvant paysage, qu'elles fussent brèves ou au long cours.

Mes très chers frères, il nous faut je crois revenir aux paroles de la Lettre En-Cycle-Ique " Quam rapidissime " (au plus vite) donnée près de Sainte-Clotilde, le 20 mars 1982, par Johannès Dominicus I :

" Que votre vie terrestre débute à peine ou que déjà le soleil descende, lorsque vous vous approchez de votre «vélo», sachez-le bien, je vous le dis : vous êtes à deux tours de roue du bonheur.

Bientôt, l'espace
Bientôt, le rire
Bientôt, la Joie.
Allez en paix ! "

Oui, en toute conscience, que grâces soient rendues à " l'inventeur " entre tous, à celui qui sut donner forme à son intuition fulgurante et naissance à la lignée jubilatoire " des machines quon appelle vélocipède "...

Le robot Sojourner explorant la planète Mars, 1997, NASA.

Jean Durry est conservateur en chef du Musée national du sport à Paris. Il est notamment l'auteur de *La Véridique histoire des géants de la route* (Edita, 1973) et le co-auteur de *L'EnCYCLEopédie* (Edita-Denoël, 1983).