CHRISTOPHER THOMPSON

Corps, sexe et bicyclette

La popularisation de la bicyclette est un des phénomènes socio-culturels marquants de la fin du dix-neuvième et de la première moitié du vingtième siècle en France. Instrument de travail, de loisir, et de compétition sportive, la bicyclette transforma profondément la façon de concevoir le corps humain. Faire de la bicyclette «correctement» impliquait tout un savoir technique, lui-même intimement lié aux craintes et aux espoirs d'une société française en pleine mutation : industrialisation, démocratisation, émancipation des femmes, autant de grandes questions qui ont alimenté les débats sur le corps et la sexualité du cycliste.

Etienne-Jules Marey, *Homme nu descendant de bicyclette*, 1890-1895
© Cinémathèque Française (BIFI).

Comprendre pourquoi et comment la bicyclette joua ce rôle de symbole technologico-culturel permet non seulement d'élucider certains aspects du sport de masse peu étudiés jusqu'ici, mais aussi de mieux saisir les enjeux de pouvoir et d'identité qui ont marqué l'histoire sociale de la France depuis un siècle.

Le cavalier cycliste et le «vélocipédard» : élégance ou vitesse ?

La conceptualisation de la bicyclette au dix-neuvième siècle doit beaucoup au cheval, traditionnelle monture de l'homme : " le Vélocipède [...] est une monture de transport, de structure bipède automatique, à stature droite, à pieds rotatifs, mue et dirigée par le Véloceman qui est son cavalier "[1]. Les guidons des premières draisiennes, ancêtres de la bicyclette moderne, étaient parfois décorés d'une tête de cheval en bois. Avant l'emploi du mot «cadre», c'est le mot «corps» qui désignait le «squelette» de l'engin[2]. Louis Baudry de Saunier, l'expert français de la Belle Époque le plus prolixe en livres sur le cyclisme, consacra tout un chapitre à " l'anatomie " de la bicyclette dans son ouvrage classique, *Le cyclisme théorique et pratique*[3].

De ce vocabulaire emprunté à l'équitation il ne reste désormais que le mot " selle ". La référence au cheval permit aux amateurs bourgeois de la bicyclette de répondre au snobisme anti-mécanique de certains critiques mondains en formulant un code du " cyclisme respectable ", fondé sur l'étiquette équestre de l'aristocratie. Les pédales étaient simplement les étriers du cycliste, le guidon ses rênes ; le vélocipède, selon un des premiers manuels cyclistes, " [devait] avoir l'air de marcher de lui-même, comme un cheval, les pédales entraînant les pieds. Il [devait] être tenu normalement en promenade d'une seule main et poussé délicatement avec les pieds "[4].

L'élaboration de ce que Baudry de Saunier appela " une équitation cycliste " impliquait avant tout la recherche de l'élégance : " le cavalier cycliste, comme le cavalier équestre, a envers le public, ce me semble, une obligation, celle de l'élégance "[5]. L'enjeu principal de cette nouvelle culture de l'élégance corporelle était l'angle à laquelle était incliné le torse du cycliste : tous les spécialistes bourgeois préconisaient une position aussi verticale que possible, condition *sine qua non* de l'élégance vélocipédique. Certains médecins conseillaient même au cycliste de placer son guidon à une hauteur qui rendrait impossible une position inclinée[6].

Les affiches publicitaires de l'époque renforçaient cette image du cycliste

1. A. Berruyer, *Manuel du Véloceman ou notice, système, nomenclature, pratique, art et avenir des vélocipèdes*, Grenoble, Typographie de F. Allier Père et Fils, 1869, p.21.
2. Louis Baudry de Saunier, *L'art de bien monter la bicyclette*, 1894, 3ème édition, p.45.
3. Voir Louis Baudry de Saunier, *Le cyclisme théorique et pratique*, Librairie Illustrée, 1892, pp. 161-219.
4. M. D. Bellencontre, *Hygiène du vélocipède*, L. Richard, 1869, p.8 ; Médecin-Major de 1ère classe Salle, *La Reine de la Route : Eléments de physiologie et notions d'hygiène pratique à l'usage des officiers-cyclistes*, Henri Charles-Lavauzelle, Editeur militaire, 1899, p. 51 ; Berruyer, *Manuel du Véloceman*, p. 64.
5. Baudry de Saunier, *L'art de bien monter la bicyclette*, p. 18 et 79.
6. Baudry de Saunier, *L'art de bien monter la bicyclette*, p.80 ; Dr. Philippe Tissié, *L'éducation physique*, Librairie Larousse, 1901, p. 56 ; Salle, *La reine de la route*, p. 50.

distingué, telle cette affiche pour les cycles Hurtu où un aristocrate au dos absolument droit fait de la bicyclette au Jardin des Tuileries. A une époque où la vogue du Darwinisme influençait toute conception du corps humain et liait directement la position corporelle au degré d'évolution de l'espèce humaine, il fallait absolument que l'*homo cyclens* bourgeois soit un *homo erectus* :“ outre son inélégance et la gêne qu'elle apporte aux fonctions digestives, [la position penchée en avant] est parfaitement inutile au touriste [...]. Le suprême bon goût est actuellement de se tenir presque droit : le *cycleman* ou *cyclewoman* qui se penchent sur leur machine sont par le fait même disqualifiés et traités honteusement de pédalards ”[7].

Le Dr. Tissié, l'auteur de ces mots, donnait ainsi toute une série de raisons — médicales, esthétiques, et socio-culturelles — pour déconseiller une position penchée au cycliste. Le cyclisme, pour le bourgeois respectable, était une activité de loisir (de “ touriste ”) et donc de lenteur[8]; sa bicyclette était un instrument de distinction sociale, sa position sur la bicyclette le signe de cette distinction : “ Pas plus qu'un cavalier en promenade ne monte en jockey, pas plus un cycliste ne doit monter en coureur [cycliste] ”.[9]

Pour le cycliste populaire, le “ pédalard ” ou “ vélocipédard ” récusé par le bourgeois, la bicyclette était, au contraire, synonyme de vitesse et de liberté : l'efficacité plutôt que l'élégance était le but recherché. La distinction entre le “ cycliste-gentleman ” et le coureur cycliste était donc primordiale. Presque tous les coureurs cyclistes, amateurs ou professionnels, venaient des classes populaires : leur position aérodynamique venait de leur volonté de remporter des courses et, un jour, signer un contrat de coureur professionnel chez une maison de cycles. Un individu qui s'asseyait droit sur sa bicyclette récusait tout but crassement utilitaire et se démarquait ainsi de ces jeunes gens des couches populaires, qui voulaient devenir coureurs, ou qui, tout simplement, gagnaient leurs vies comme messagers ou livreurs cyclistes. La position que l'on adoptait sur la bicyclette reflétait donc la position que l'on occupait dans la société :“ Les signes du vélocipédard sont : le maillot rayé sous la veste ; le mollet nu (ailleurs que sur la piste) ; la casquette rejetée en arrière ; le pied en fausse position sur la pédale ; la trompette aboyante, l'allure désordonnée, la langue toujours sèche et l'affection bien marquée pour les marchands de vin ”[10] .

La position corporelle du “ vélocipédard ” était importante précisément parce qu'elle évoquait toute une série de traits vulgaires (nudité partielle, bruit, ivresse, désordre), qui violaient les valeurs fondamentales de la bourgeoisie que sont la pudeur, l'ordre, et la respectabilité. Le “ vélocipédard ”

7. Tissié, *op. cit.*, p. 55.
8. Voir Philippe Gaboriau, *Le Tour de France et le vélo : Histoire sociale d'une épopée contemporaine*, L'Harmattan, 1995 et Philippe Gaboriau «De la draisienne au VTT : Les trois âges du vélo en France» dans *Vingtième Siècle* n°29, janvier-mars 1991.
9. Salle, *op. cit.*, p. 52.
10. Baudry de Saunier, *Recettes utiles et procédés vélocipédiques*, Paris, 1893, p. 25.

lançait un défi à la société en revendiquant, par sa conduite et sa position à bicyclette, une manière autre de faire du cyclisme. Sorte de personnification de la “ question sociale ”, ce nouveau type cycliste était à la fois le symbole et le symptôme des grandes tendances de l'époque — démocratisation, urbanisation, industrialisation — qui ont donné naissance à la fin du siècle dernier à une classe ouvrière plus nombreuse, plus confiante, et plus visible.

Le coureur cycliste : bête ou machine ? On pouvait donc penser le corps du cycliste de diverses manières : selon les médecins et autres commentateurs bourgeois de la Belle Époque, le cycliste le plus évolué était, bien sûr, l'*homo cyclens erectus* à la position et à la conduite irréprochables ; au bas de l'échelle socio-biologique se trouvaitle “ vélocipédard ”, un “ primitif ” qui menaçait l'ordre social par sa position penchée à l'allure quadrupède, et dont le représentant le plus visible était le coureur cycliste professionnel, nouveau héros des foules. Les représentations du corps de celui-ci sont depuis la fin du dix-neuvième siècle marquées par deux comparaisons : à l'animal d'une part, à la machine de l'autre.

Les surnoms donnés aux coureurs cyclistes depuis un siècle révèlent à quel point l'anatomie, les qualités physiques, et parfois même la physionomie du coureur cycliste sont assimilées à celles d'une bête. Gaston Rébry était “ le bouledogue ”, à cause de son nez épaté et son allure en course ; Marcel Kint, dont le nez long et pincé et la casquette noire évoquait le bec d'un rapace, était “ l'aigle noir ”; Benoît Faure, coureur minuscule, était surnommé “ la souris ” alors que le petit coureur espagnol, Trueba, était “ la puce de Torrelavaga ”. Jef Scherens devint “ le poeske ” (le chat en flamand), surnom qui évoque à la fois sa nationalité belge et les réflexes félins d'un coureur renommé pour ses attaques soudaines. Les grands grimpeurs, célèbres pour leurs envolées en haute montagne, sont des “ aigles ”, tels Bahamontes, “ l'aigle de Tolède ”, et Kubler, “ l'aigle d'Adliswil ”. La comparaison à un animal renvoie parfois à un trait psychique ou à un palmarès particulier. Le grand champion français, Bernard Hinault, coureur au caractère difficile et intraitable en course, était “ le blaireau ”, alors que Magni, bien qu'italien, devint le “ lion des Flandres ” après ses victoires dans le Tour des Flandres en 1949, 1950, et 1951. Le cas d'Eddy Merckx est particulièrement frappant : sans doute le plus grand coureur de tous les temps et renommé pour sa soif de victoires, Merckx était tout simplement “ le cannibale ”, c'est-à-dire un animal qui dévore sa propre espèce, en l'occurrence les autres coureurs. L'image du coureur-animal enlève à l'athlète sa dimension émotion-

nelle et intellectuelle pour ne laisser que sa force et son endurance biologiques, c'est-à-dire sa *physicalité* primitive ; sa souffrance devient celle d'une bête, plus supportable pour un public assoiffé de héros et d'exploits.

L'autre image dominante du corps du cycliste est celle d'une machine. Cette comparaison, elle aussi, déshumanise l'athlète en représentant l'anatomie du coureur comme une réalité essentiellement mécanique : " ce n'étaient plus des hommes, mais des automates inconscients, n'agissant plus par volonté ni intelligence, mais seulement par une sorte d'instinct qui leur venait de leur profession "[11]. Certains coureurs, eux-mêmes, se prennent au jeu et adoptent l'image de la machine ; en 1907, Passérieu expliqua ainsi sa condition physique : " J'ai un cylindre qui ne donne pas, mais ça ira quand même "[12].

La comparaison de l'anatomie du cycliste en plein effort à une machine s'explique en partie par le fait que le cyclisme — effort musculaire répété sur une machine faite de chaînes, de pédales, de roues et de bielles — rappelle le travail industriel des usines. Décrivant des coureurs escaladant les cols du Tour de France en 1924, *L'Auto*, journal fondateur et organisateur de l'épreuve, s'exclame : " Quelle magnifique usine musculaire en plein fonctionnement, et quelle parfaite organisation du travail ! "[13] Maurice Garin, vainqueur du premier Tour en 1903, est " une redoutable machine de résistance d'une force irrésistible "[14]. Vingt-cinq ans plus tard, *L'Auto* notera à propos du jeune et prometteur André Leducq que " ses jambes, comme chez tous les hommes en forme, tournent harmonieusement, comme un rouet bien rond qui déviderait inlassablement sa laine "[15].

Les coureurs eux-mêmes font parfois le rapport entre leur sport et le travail répétitif de l'usine. Cherchant l'efficacité dans l'effort, ils se relaient en tête du peloton : " Un groupe en poursuit un autre. Roues dans roues, une vingtaine d'hommes peinent. Hersard, de Paris (Seine), nous glisse : "Le voilà bien le travail à la chaîne" "[16].

La machine à laquelle l'anatomie des coureurs était le plus souvent comparée était la locomotive. Colette décrivit ainsi pour *Le Matin* l'arrivée des coureurs du Tour au Parc des Princes en 1913 :" Très loin, de l'autre côté du cirque, je vois se lever, s'abaisser comme les deux bielles minuscules et infatigables qui suffisaient à émouvoir cette tempête mécanique, les deux jambes menues du triomphateur "[17]. En 1929, *L'Auto* évoqua le coureur Nicolas Frantz : " Il a vraiment l'allure d'une locomotive : un train d'une puissance exceptionnelle, des bielles formidables [...] en 1927, Frantz est complètement rétabli, la locomotive a retrouvé ses bielles puissantes… "[18]

11. *L'Auto* du 20 juillet 1912.
12. *L'Auto* du 10 juillet 1907.
13. *L'Auto* du 12 juillet 1924.
14. *L'Auto* du 3 juillet 1903.
15. *L'Auto* du 23 juin 1928.
16. *L'Auto* du 4 juillet 1929.
17. Cité dans *L'Auto* du 29 juillet 1913.
18. *L'Auto* du 28 mai 1929.

Depuis la deuxième guerre mondiale, cette comparaison du coureur cycliste à une locomotive demeure un lieu commun pour décrire les grands spécialistes du contre-la-montre, au style puissant et fluide, comme Anquetil et Indurain. Les coureurs étaient comparés à des machines aussi parce que leur effort — à l'encontre de celui du footballeur ou du joueur de tennis — était facilement quantifiable : le produit du travail est mesuré en kilomètres, la productivité en kilomètres par heure, le coût au " coureur-machine " en poids perdu durant la course. *L'Auto* comparait régulièrement jusqu'à la deuxième guerre mondiale le poids des coureurs au départ et à l'arrivée de la course, après plus de trois semaines d'efforts intenses [19]. En 1925, le vainqueur du Tour, l'italien Ottavio Bottecchia, perdit près de trois kilos ; en 1931, le vainqueur, Antonin Magne, en perdit quatre [20].

Le coût de l'effort du coureur devenait ainsi un simple calcul mathématique, semblable à la quantité de charbon exigée par une locomotive pour faire un certain trajet. Le coureur cycliste, tel qu'il est imaginé depuis la fin du XIXe siècle, représente donc une synthèse de l'animal et de la machine : il est à la fois le symbole d'une productivité mécanique digne de l'époque industrielle qui l'a vu naître, et d'une *bestialité*, qui en fait le cousin sous-humain du " vélocipédard ".

De telles conceptions sortaient le coureur cycliste de l'espèce humaine au moment même où ses capacités sexuelles présumées le dotaient du statut de surhomme.Le champion cycliste : objet et acteur sexuel.Hantés par un sentiment profond de déclin national, provoqué par la défaite de 1870, la Commune de 1871, leur piètre natalité, et la menaçante présence de l'empire allemand, les Français espéraient que l'après-Sedan amènerait une régénération nationale par le sport et l'éducation physique. L'accent mis sur le rôle régénérateur du sport ainsi que l'émergence d'un nouveau type social, l'athlète professionnel, attira l'attention de nombreux commentateurs sur la sexualité du sportif de haut niveau. L'enjeu était de taille : symbole de la revitalisation nationale, l'athlète professionnel pouvait aussi en être le véhicule en engendrant par son exemple, mais aussi, eugénisme aidant, par son activité sexuelle, une nouvelle génération de jeunes Français capables de défendre la patrie et, l'heure de la revanche sonnée, de reconquérir les provinces perdues en 1871. Les écrits d'Henri Desgrange, personnage important dans le milieu du cyclisme français à partir des années 1890 et rédacteur en chef de *L'Auto* à partir de 1900, illustrent à quel point les espoirs — mais aussi les craintes — de l'époque ont influencé la façon de penser la sexualité de l'athlète populaire. Auteur d'un manuel cycliste en 1898 et d'un

19. Pour les poids des coureurs, voir *L'Auto*
20. Voir *L'Auto* du 21 juillet 1925 et du 1er aout 1931.

roman cycliste l'année suivante, Desgrange présentait le coureur cycliste comme un naïf manquant de discipline et de volonté, victime d'admiratrices, qui cherchaient à assouvir leur désir dans les bras d'athlètes dont l'endurance était légendaire :“ Les femmes, en toilettes tapageuses, accoudées à la balustrade, examinaient les coureurs, suivaient sur leur visage les traces de la fatigue, avec, dans leurs prunelles de chattes, un désir secret de savoir ce que feraient dans leur lit à elles des gaillards capables d'un tel tour de force”[21].

La sexualité des coureurs était problématique pour plusieurs raisons. Premièrement, leurs admiratrices, redoutables prédateurs sexuels, étaient attirées par la vitalité que Desgrange et tant d'autres cherchaient à développer dans la jeunesse française par le sport. Deuxièmement, les coureurs, venus du peuple, avaient la réputation d'être de super-athlètes sexuels ; leur pouvoir sexuel présumé nourrissait et reflétait la hantise des classes moyennes à propos de la supériorité physique de jeunes gens qui, du point de vue social, culturel, et intellectuel, leur étaient inférieurs.

Troisièmement, les femmes décrites par Desgrange étaient des bourgeoises. Leur attraction sexuelle pour des athlètes des classes populaires menaçait la hiérarchie sociale. Si la bourgeoisie reconnaissait volontiers les ascensions sociales dues aux qualités morales et intellectuelles de l'individu, elle ne pouvait admettre une ascension sociale réalisée grâce aux prouesses sexuelles d'un coureur prolétaire dans le lit de ses maîtresses bourgeoises. Or, aussi inquiétantes que pouvaient sembler la sexualité du coureur cycliste et celle de ses admiratrices bourgeoises, le plus important débat sur le sexe et le cyclisme eut lieu quand les femmes elles-mêmes montèrent a bicyclette.

21. Henri Desgrange, Alphonse Marcaux, L. Pochy, 1899, 2eme edition, p. 209.
22. Debora Leah Silverman, *Art Nouveau in Fin-de-Siècle France : Politics, Psychology, and Style* (Berkeley, Ca: University of California Press, 1989), p. 67.
23. Dr. Ludovic O'Followell, *Bicyclette et organes génitaux*, Librairie J.-B. Baillière et Fils, 1900, p.63.

La hantise de la masturbation

La bicyclette, “ partenaire technologique de la femme nouvelle ”, était intimement liée dans l'opinion publique de la Belle Époque à la troublante question de l'émancipation des femmes [22]. Comme l'illustrent de nombreuses cartes postales de l'époque, la jeune femme à bicyclette pouvait se dérober à la surveillance de ses parents et partager des moments d'intimité avec l'élu de son coeur. Plus préoccupante encore était la suspicion que la bicyclette était non seulement le “ partenaire technologique ” de ces jeunes femmes sportives, mais aussi leur “ partenaire sexuelle ” : «Depuis longtemps déjà, on écrit que les mouvements des cuisses à bicyclette provoquaient des frottements, des frictions des lèvres et du clitoris et amenaient la femme à des

pratiques vicieuses "[23]. Certains médecins comparaient même la bicyclette à la machine à coudre, du point de vue de son utilisation à fin masturbatoire par les femmes : " La cyclomanie, en dehors de ses périls ordinaires, comporte pour les femmes les mêmes inconvénients que la machine à coudre. Elle amène les mêmes effervescences, les mêmes surexcitations lubriques, les mêmes accès de folie sensuelle "[24].

D'autres médecins prétendaient, au contraire, que " l'activité du corps et la distraction de l'esprit suffisent largement à dissiper cet inconvénient au cas où il se produirait "[25], et que la rotation des pédales d'une bicyclette, plus ample que les mouvements exigés par la machine à coudre, ne produisait aucun plaisir sexuel. L'inquiétude générale provoquée par le faible taux de naissance français explique en partie cette hantise de la femme cycliste se masturbant à bicyclette : une femme qui remplace son mari par sa bicyclette ne risque pas de tomber enceinte. En même temps, comme l'indiquent les écrits de Desgrange et tant d'autres commentateurs de l'époque, la sexualité féminine paraissait un phénomène de plus en plus mystérieux et incontrôlable, et donc une menace pour l'ordre moral bourgeois[26].

En fait, ces inquiétudes coïncidaient avec une plus grande prise en charge par les femmes des classes moyennes de leur vie sexuelle, marquée par une recherche du plaisir sexuel, si longtemps le monopole de l'homme. En affirmant leur droit au plaisir, elles s'attaquaient au consensus masculin de l'époque, selon lequel la femme n'existait sexuellement que pour satisfaire l'homme[27].

La bicyclette, outil privilégié de la libération sociale, romantique, voire sexuelle des jeunes femmes, devint tout naturellement la cible préférée de ceux qui récusaient toute émancipation de la femme sous prétexte qu'elle constituait une menace grave à la fois pour la race française et l'ordre social traditionnel.Instrument de mobilité spatiale, outil d'émancipation, mais aussi stratégie de distinction sociale, la bicyclette influença profondément les manières de penser le corps et la sexualité de l'homme et de la femme, engendrant plusieurs stéréotypes cyclistes : le cavalier, le " vélocipédard ", la bête mécanisée, et la femme " hyper-sexuelle ". Ces représentations du cycliste, frappantes par leur diversité, sont liées directement aux mutations profondes que vit la société française depuis plus d'un siècle. La bicyclette joua un rôle important dans les débats que provoquèrent ces mutations : à travers elle, différents groupes sociaux (la bourgeoisie, les couches populaires, les femmes) purent comprendre et communiquer les enjeux d'identité et de

24. Dr. O'Followell, *op. cit.*, p.63.
25. Georges Renoy, *Le vélo au temps des belles moustaches*, Bruxelles/Paris, Rossel Editions, 1975, p.57.
26. Ruth Harris, *Murders and Madness : Medecine, Law, and Society in the Fin de Siècle*, Oxford University Press, 1989, p.186.
27. Analise Maugue, «The New Eve and the Old Adam» in Geneviève Fraisse et Michelle Perrot (eds.), *Emerging Feminism from Revolution to World War* (vol. 4 de Georges Duby and Michelle Perrot (gen. eds.), *A History of Women in the West*, Cambridge, Ma : Belknap Press, 1993, p.524 ; Eugen Weber, *France Fin de Siècle*, Cambridge, Ma : Belknap Press, 1986, p. 90.

pouvoir qu'impliquent la remise en cause répétée de l'ordre social. La bicyclette, nouvelle technologie enfantée par l'ère industrielle, a donc fourni, à certains moments et dans certains contextes, un champ sémantique privilégié où pouvaient s'inscrire les espérances, mais aussi les angoisses, d'une société française confrontée aux changements rapides et irréversibles de notre époque.

Christopher Thompson est maître de conférences en histoire à Ball State University aux Etats-Unis. Il prépare actuellement un livre sur l'histoire sociale, culturelle, et politique du Tour de France à paraître aux Presses Universitaires de Californie.