

LA PETITE REINE
DES ANNÉES NOIRES

DES MÊMES AUTEURS

Sébastien Albertelli

Les Service secrets du général de Gaulle. Le BCRA, 1940-1944, Paris, Perrin, 2009 ; coll. « Tempus », 2020.

Atlas de la France libre. De Gaulle et la France libre, une aventure politique (cartographie de Claire Levasseur, Paris, Autrement, 2010).

Les Services secrets de la France libre. Le bras armé du général de Gaulle, Paris, Nouveau Monde, 2012 ; coll. « Chronos », 2017.

Histoire du sabotage. De la CGT à la Résistance, Paris, Perrin, 2016.

La lutte clandestine en France. Une histoire de la Résistante, 1940-1944 (avec Julien Blanc et Laurent Douzou), Paris, Seuil, 2019 ; coll. « Points », 2022.

Elles ont suivi de Gaulle. Histoire du Corps des volontaires françaises, Paris, Perrin/Ministère des Armées, 2020.

Les Agents secrets du Général : les compagnons de la Libération dans la lutte clandestine, 1940-1944 (avec Lionel Dardenne et Vladimir Trouplin), Paris, éditions Hermann/Musée de l'Ordre de la Libération, 2022.

Le Colonel Passy. Le maître espion du général de Gaulle, Paris, Tallandier, 2023 ; coll. « Texto », 2026.

Clément Dusong

À vélo. Paris Métropole, 1818-2030, Paris, éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2024.

SÉBASTIEN ALBERTELLI
CLÉMENT DUSONG

LA PETITE REINE DES ANNÉES NOIRES

Histoire de la bicyclette sous l'Occupation

TALLANDIER

Ce livre ne peut être reproduit ni utilisé à des fins
d'entraînements de systèmes d'intelligence artificielle. La fouille
de textes et de données est interdite conformément
à l'article 4(3) de la Directive (UE) 2019/790.

© Réseau Canopée – le musée national de l'Éducation



© Éditions Tallandier, 2026
7, cité Paradis – 75010 Paris
www.tallandier.com

ISBN : 979-10-210-6902-2

À Marie-Ève, Chérine et Loris,
S. A.

À mes grands-parents,
C. D.

INTRODUCTION

Les objets réfléchissent, au sens où un miroir réfléchit : ils sont les révélateurs d'une époque, un formidable point de départ pour étudier une société¹. Il y a bien sûr des objets précieux, longtemps jugés seuls dignes d'intérêt, mais il y a aussi la masse des objets plus communs, qui révèlent de larges pans de la vie du plus grand nombre. Écrire une histoire de ces objets et une histoire par ces objets ancre la réflexion dans le réel². Les spécialistes de l'Occupation en France l'ont bien compris et plusieurs ont déjà proposé d'aborder l'histoire de cette période à travers une sélection d'objets parmi lesquels la bicyclette a tout naturellement trouvé sa place³.

Le vélo est omniprésent dans les documents produits après la défaite de 1940, qu'il s'agisse de photographies, de films d'actualités, d'articles de presse ou encore de journaux intimes. Il a aussi profondément marqué les mémoires, notamment familiales. Rares sont les familles dans lesquelles on ne peut convoquer l'image d'une grand-mère ou d'un grand-père sur son vélo pendant la guerre.

Ces souvenirs résonnent avec de nombreux éléments de la culture populaire, qui participent eux-mêmes à la fabrique d'une mémoire. La bicyclette est ainsi très présente dans les innombrables films historiques dont l'action se déroule sous l'Occupation. Associée à la vie

quotidienne, elle constitue le plus souvent un élément réaliste du décor, à l'image de ces vélos qui peuplent l'arrière-plan de *La Traversée de Paris*, de Claude Autant-Lara, sorti en 1956. Dix ans plus tard, dans *La Grande Vadrouille*, la bicyclette permet aux héros incarnés par Louis de Funès et Bourvil de s'enfuir, au même titre qu'une camionnette à gazogène, une carriole à cheval ou, finalement, un planeur.

En 1981, le vélo se retrouve en majesté dans le roman de Régine Deforges *La Bicyclette bleue*, premier volume d'une saga qui s'inspire d'*Autant en emporte le vent*, mais se déroule en France sous l'Occupation. Le succès est immense avec plus de 6 millions d'exemplaires vendus⁴. La bicyclette illustre par ailleurs souvent les Mémoires de témoins de la guerre et même les ouvrages académiques⁵. La couverture du livre de l'historienne Dominique Veillon consacré à *La Mode sous l'Occupation*, publié en 1990, était illustrée par le dessin d'une femme élégante, mais celle des éditions suivantes arbore la photographie d'un groupe de femmes participant à un concours d'élégance à bicyclette.

En revanche, les études consacrées à la bicyclette et à ses usages sous l'Occupation sont rares⁶. Le seul ouvrage disponible, écrit par Jean Bobet, frère cadet du coureur Louison Bobet et ancien cycliste professionnel lui-même, traite principalement de la compétition⁷. Dans l'ensemble, les historiens se sont peu intéressés à la pratique utilitaire du vélo en France et la période de l'Occupation ne fait pas exception⁸.

En somme, partout, la bicyclette apparaît comme un élément du décor plutôt que comme un sujet digne d'intérêt. Comme beaucoup d'objets du quotidien, elle est à la fois omniprésente et transparente. Pourtant, c'est un élément central – à bien des égards, un « personnage » – de ces

années noires que les circonstances transforment pour elle en une sorte d'âge d'or.

Âge d'or car l'usage de la bicyclette connaît sous l'Occupation un développement spectaculaire, dans un contexte de profonde transformation des déplacements qui voit régresser brutalement les transports motorisés, dont rien ne semblait pouvoir entraver la domination avant la guerre. C'est à ce moment que l'usage du vélo connaît son acmé au ^{xx}e siècle, en France comme ailleurs en Europe⁹.

Âge d'or, aussi, car l'utilisation croissante de la bicyclette et la diversification de ses usages témoignent des capacités d'adaptation d'une société aux rigueurs du temps.

Âge d'or, encore, car jamais, peut-être, les vertus émancipatrices de la petite reine n'ont été aussi précieuses qu'en ces temps d'oppression.

Mais âge d'or paradoxal, tant il est intimement lié aux années sombres et à leur cortège de malheurs : la défaite de 1940 et l'exode chaotique qui l'accompagne ; l'Occupation, synonyme de soumission, de pillage et de violence ; les pénuries croissantes et les privations ; la mise en place d'un régime qui entend imposer sa férule dans tous les domaines.

À bien des égards, la bicyclette et les usages qui en sont faits reflètent tous ces aspects de la vie du pays et de ses habitants, de l'entrée en guerre en 1939 à la Libération. Son histoire est évidemment celle d'une machine, mais aussi et avant tout celle de ceux – et de celles, car elles sont nombreuses – qui l'utilisent. À travers son histoire se dessine celle de l'Occupation tout entière et celle des images qu'elle nous a léguées. Le rapport que la population française entretient avec la bicyclette a été bouleversé par ces quelques années. Pour les amateurs de vélo qui avaient cru devoir s'effacer devant l'automobile dans les

années 1930, la période de la guerre put avoir un goût de revanche. Mais, pour la plupart de ceux et de celles qui furent contraints de pédaler, ces années eurent surtout un goût aussi amer que durable.

Quatre-vingts ans plus tard, on peut être frappé par la familiarité entre certains débats actuels et ceux soulevés par les usages de la bicyclette sous l'Occupation. À dire vrai, les querelles qui avaient déjà accompagné l'apparition de ce mode de transport révolutionnaire à la fin du XIX^e siècle traversent les époques : débat, en premier lieu, sur les rapports entre les cyclistes et les autres usagers de la route, principalement les automobilistes et les piétons ; débat sur le vol et les manières de s'en protéger ; débat encore sur les changements dans les rapports aux distances, au temps ou au voyage qu'induit le basculement dans un monde dominé par la bicyclette ; et en définitive, débat sur ce qu'est le progrès, les uns percevant cette machine comme une régression, les autres comme un intermédiaire harmonieux entre les humains et leur environnement.

De multiples acteurs de l'époque nous accompagneront – en pédalant, comme il se doit – pour retracer cette histoire. Sous l'Occupation, certains sont de vieux passionnés, comme le docteur James Edward Ruffier ou l'aristocrate Henry de La Tombelle, nés respectivement en 1875 et en 1881. D'autres sont de nouveaux adeptes, qui découvrent ou parfois redécouvrent la bicyclette, de manière plus ou moins contrainte, comme le Polonais Andrzej Bobkowski et son épouse, Barbara, Christiane Cohen, une jeune juive, ou le couple que forment Simone de Beauvoir et Jean-Paul Sartre. Le récit sera aussi l'occasion de suivre les pérégrinations sur deux roues du futur général Leclerc, de Jean Moulin, l'envoyé du général de Gaulle auprès de

INTRODUCTION

la Résistance, de son secrétaire Daniel Cordier ou encore des chefs du parti communiste clandestin, Jacques Duclos et Charles Tillon. Car, en réalité, rares sont ceux et celles qui ont vécu ces années noires sans qu'aucun fil ne les rattache à la petite reine.

CHAPITRE PREMIER

1939

Le royaume perdu de la petite reine

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, il y a à peine cinquante ans que la bicyclette a pris sa forme moderne : un engin aux deux roues de même taille, entraînée par l'action de pédales et d'une transmission par chaîne. Les journalistes l'ont affublée d'un sobriquet affectueux : « la petite reine ». Grande plume du cyclisme, le reporter Pierre Giffard est le premier à avoir évoqué « La Reine Bicyclette », dans un article de 1890¹. Huit ans plus tard, l'association entre vélo et royauté a été renforcée quand la reine Wilhelmine des Pays-Bas, âgée d'à peine 17 ans, a sillonné Paris au guidon de sa machine. En quelques années, la bicyclette s'est imposée comme l'incarnation de la vitesse, le fer de lance de la modernité et un objet désirable entre tous. En 1939, on continue à l'occasion à l'appeler « la petite reine ». Pourtant, le temps a passé, et force est de constater que la souveraine a perdu de son lustre...

Du « snob » au travailleur

En quelques décennies, le vélo a fait du chemin dans la société française. À la veille de la guerre, les professionnels du secteur se félicitent qu'elle soit appréciée par toutes les classes sociales, ouvriers, paysans, employés et même professions libérales². C'est un changement radical. À la fin du XIX^e siècle, les aristocrates et les bourgeois s'étaient saisis de cette nouveauté incarnant vitesse et liberté. Mais cette passion des élites n'avait pas duré et, au grand dam de ses premiers adeptes restés fidèles, le vélo se trouva bientôt ravalé « aux rôles de cheval du pauvre et d'engin sportif³ ». Devenu trop familier, il ne faisait plus rêver. Le nombre de machines en circulation n'a plus rien à voir avec ce qu'il était avant la Grande Guerre. En témoignent les statistiques fournies par l'administration fiscale, qui perçoit depuis 1893 une taxe annuelle pour chaque cycle en circulation. Il y a bien sûr des fraudeurs, mais ces données restent précieuses. En 1919, on recensait le même nombre de vélos qu'en 1914 : 3,2 millions, soit 8 pour 100 habitants. À la fin de l'année 1938, le parc a bondi à 8,8 millions, soit 20 vélos pour 100 habitants, un ratio identique à ceux de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne, mais encore loin de ceux de la Belgique (26 pour 100 habitants) et surtout du Danemark (37) ou des Pays-Bas (42)⁴.

La croissance n'a pas été régulière. Elle a été particulièrement forte jusqu'en 1926 (7 millions de machines), puis le parc a stagné pendant une dizaine d'années, avant de croître à nouveau. Cette démocratisation a été rendue possible par une baisse continue des prix. À la fin des années

1930, un ouvrier doit travailler en moyenne sept jours pour se procurer un vélo neuf, dix fois moins qu'en 1895⁵. En 1939, quand la revue des professionnels du cycle brosse le portrait type de l'usager, elle met en avant les travailleurs : « Le cultivateur pour se rendre à ses champs, l'ouvrier pour aller à son usine, à son chantier, l'employé pour rejoindre son bureau, son comptoir de vente ou son service⁶. »

Cette démocratisation a accéléré le désintérêt des classes privilégiées, toujours soucieuses de se distinguer. L'aristocrate Henry de La Tombelle, grand adepte de la bicyclette depuis la fin du XIX^e siècle, regrettera amèrement que son usage se soit « désnobié » et qu'après l'avoir adorée, les élites l'aient dédaignée au point de la réduire au statut d'« outil pour porteur de journaux ou garçon laitier, facteur rural ou terrassier allant à son travail⁷ ». En 1939, les marchands de cycles luttent encore contre cette image de plus en plus populaire du vélo, qui éloigne d'eux une clientèle plus fortunée. « Si la bicyclette est avant tout un instrument de travail, elle reste aussi, assurent-ils, compatible avec toutes les classes de la société et il n'y a aucune raison de croire et d'avoir des préjugés que l'usage de la bicyclette vous ravale à un niveau social inférieur à celui qui est le vôtre⁸. »

L'augmentation du nombre de vélos n'a évidemment pas échappé à l'État. Alors que le montant de la taxe sur les vélocipèdes avait été diminué de 18 à 12 francs en 1930, les décrets-lois de novembre 1938, qui cherchent à combler le déficit du budget en augmentant certains impôts, la portent à 13 puis à 25 francs. Les commerçants fustigent un « coup de massue » particulièrement injuste puisqu'il touche surtout les plus modestes. Ils dénoncent l'incohérence des pouvoirs publics, qui préconisent la pratique du sport, mais l'entravent par une fiscalité excessive⁹. De nombreuses propositions de lois cherchent à diminuer le

montant de la taxe ou à faire bénéficier certaines catégories de la population d'un tarif préférentiel. En vain.

À la ville, à la campagne

À la fin des années 1930, la bicyclette est donc devenue un objet du quotidien. Son utilisation varie cependant beaucoup selon les territoires. L'équipement est plus important au nord qu'au sud de la Loire. Le retard est particulièrement net dans le Massif central, les Alpes du Sud, les Pyrénées ou en Corse. Le relief n'explique toutefois pas tout car les départements vallonnés mais industrialisés du Nord-Est sont très bien équipés.

Dans les campagnes, la bicyclette est indispensable à un grand nombre de travailleurs aux revenus très modestes – cantonniers, ouvriers agricoles, forestiers – qui ont de longs trajets à effectuer. Ceux « qui s'adonnent à la culture des terres qui sont éloignées de la ferme montent leur bicyclette, emportant avec eux la fourche pour le ramassage des foins et la pioche pour le binage des pommes de terre ». En outre, à la campagne, des enfants utilisent ce moyen de transport pour se rendre à l'école, parfois distante de plusieurs kilomètres¹⁰.

En ville, les bicyclettes sont nombreuses du fait de la concentration de la population, mais les taux d'équipement sont assez faibles. Ainsi, si les départements de la Seine (Paris et sa banlieue proche), du Nord ou du Rhône, très peuplés et industrialisés, concentrent un grand nombre de bicyclettes, ils présentent des taux d'équipement faibles, proches de ceux des départements ruraux¹¹. Cette faiblesse s'explique sans doute par l'existence d'alternatives au vélo, à commencer par la marche pour les courtes distances et

les transports en commun dans les grandes villes. De plus, c'est en ville que se concentre la bourgeoisie, qui s'est massivement détournée de la bicyclette au profit de l'automobile comme moyen de déplacement quotidien.

Le vélo s'impose néanmoins dans les petites agglomérations et les banlieues ouvrières des grandes villes, où les transports publics sont rares¹². Au demeurant, même là où ils existent, ces transports sont devenus si chers que l'achat d'un vélo est vite amorti. À certains endroits, il n'est donc pas rare que des embouteillages de cyclistes se forment aux heures d'entrée et de sortie des usines et des bureaux.



Sortie d'usine : la petite reine à la conquête
des classes populaires.

Dessin de Pierre Delarue-Nouvellière, Ruffier 1929.

En février 1939, le journaliste Claude Tillet visite les usines Peugeot, dans le Doubs, pour le compte du quotidien *L'Auto*. Il prend conscience de l'importance de la bicyclette dans un territoire regroupant de multiples usines dans un rayon de quelques kilomètres :

Je comprends mieux [...] pourquoi j'ai vu, au cours de mes visites, tant de garages de vélos... Pleins, archipleins, bien entendu... Je comprends aussi pourquoi, hier, à l'heure de sortie des usines de Sochaux, où j'étais allé en curieux, notre voiture avait été littéralement bloquée pendant dix bonnes minutes, noyée, ensevelie sous des milliers et des milliers de vélos de tous âges et de tous modèles.

C'est que ce coin de la Franche-Comté constitue un centre cycliste de tout premier ordre, par la grâce de Peugeot... [...] Il y a au moins 13 000 cyclistes parmi les 22 000 ouvriers et employés¹³...

Au même moment, la bicyclette n'est certes plus la reine du pavé parisien mais, là comme ailleurs, certains commerçants continuent à l'utiliser, y compris pour leurs livraisons¹⁴. Les fabricants proposent d'ailleurs une gamme de machines adaptées aux besoins de différents métiers : « Bicyclette à coffre ou panier de livraison, tri[porteur] à caisse ou à plateau, spécialement prévus pour le commerce : boucher, boulanger, épicier, etc.¹⁵. » À Paris, chaque année depuis le début du siècle, les professionnels s'affrontent lors d'une course de triporteurs. Après sa victoire en 1931, Marcel Cognasson, sept fois vainqueur de l'épreuve, explique sa préparation physique : « Je ne suis aucun entraînement spécial car d'un bout de l'année à l'autre j'effectue 35 kilomètres avec mon triporteur, livrant la levure aux boulangers situés

dans le périmètre Noisy-le-Sec, Les Lilas, Montreuil, etc. En effet, chaque matin, avec près de 80 kilos, je fais une tournée de 16 kilomètres à l'aller et 16 kilomètres au retour¹⁶. »

Le second souffle du tourisme à vélo

En 1939, certains utilisent davantage la bicyclette pour leurs loisirs que pour leurs déplacements quotidiens. Le tourisme à vélo – ou cyclotourisme – a connu son heure de gloire à la fin du XIX^e siècle, avant de s'essouffler. Finalement, la Grande Guerre lui a porté le coup de grâce. Henry de La Tombelle parle d'une « éclipse totale¹⁷ ». Après 1918, la tension s'est exacerbée au sein de l'Union vélocipédique de France (UVF) entre ceux qui privilégiaient le sport et ceux pour qui seul comptait le voyage. En 1923, les cyclotouristes ont fini par s'émanciper en créant la Fédération française des sociétés de cyclotourisme (FFSC) pour rassembler les groupes locaux d'amoureux du tourisme à vélo.

Le cyclotourisme a ensuite connu une renaissance inattendue, qu'Henry de La Tombelle date de 1925 et d'autres plutôt de 1930-1931¹⁸. Celle-ci s'est inscrite dans la brusque accélération que connaissaient alors les loisirs, en France un peu plus tard que chez ses voisins. Le camping est devenu à la mode, dans un climat d'intense propagande touristique. La FFSC, qui ne rassemblait encore que 78 sociétés locales en 1934, en regroupe 239 en 1939¹⁹. La Tombelle attribuera ce retour en grâce du cyclotourisme à « une sorte de réaction contre l'excessive facilité du tourisme en automobile » : les amateurs de « vrai tourisme » auraient repris « leurs vieux vélos comme pour

se rajeunir, s'assurer que leurs jambes pouvaient tourner encore²⁰ ». La forte hausse des tarifs ferroviaires et les prix exorbitants de l'essence ont sans doute aussi favorisé cette redécouverte²¹.

Les facteurs politiques ont également eu leur importance. On pense naturellement aux conséquences des lois sociales du Front populaire, en 1936, car c'est à ce moment-là que la figure du couple d'ouvriers partant en vacances en tandem, incarnation de l'accès aux loisirs des classes populaires, s'inscrit dans les imaginaires. « Grâce à la semaine de quarante heures, se souviendra Simone de Beauvoir, on pouvait voir le samedi matin des couples, montés sur des tandems, qui pédalaient vers les portes de Paris ; ils revenaient, le dimanche soir, avec sur leurs guidons des bouquets de fleurs ou de feuillages²². » En 1942, lors du procès de Riom, Léon Blum lui-même enracinera cette image face aux juges de Vichy²³.

Depuis, les historiens ont cherché à faire la part des choses entre la réalité et les lieux communs diffusés par la presse ou les films d'actualités de l'époque. Ils ont bien montré que les réformes du gouvernement Blum ne sont pas à l'origine de la renaissance du cyclotourisme. Celle-ci, on l'a dit, s'est manifestée au plus tard au début des années 1930, dans un milieu de privilégiés qui ne se sont pas directement sentis concernés par les lois sociales du Front populaire²⁴. Roland Sauvaget, archéologue et passionné de cyclotourisme, se souviendra que les événements de 1936 n'avaient fait « ni chaud ni froid » à la Fédération française des sociétés de cyclotourisme²⁵. Il n'empêche : le Front populaire fit souffler un vent nouveau de liberté pour des franges entières de la population française ; le temps de travail fut réduit, le week-end et les congés payés firent leur apparition, l'activité sportive

et la pratique des loisirs furent mises à l'honneur. Ce faisant, le gouvernement de Léon Blum donna au cyclotourisme les moyens de se développer et celui-ci finit par symboliser le renouveau d'un phénomène qui, pourtant, lui préexistait²⁶. En revanche, si la FFSC a alors vu ses effectifs gonfler, rien n'atteste que les ouvriers s'y soient engagés en masse²⁷.

Pour répondre aux besoins des voyageurs à vélo, une bicyclette spécialement adaptée a alors vu le jour. La généralisation du dérailleur – que même des sportifs ont commencé à utiliser, après l'avoir longtemps jugé indigne d'eux – a rendu l'effort moins intense et a attiré de nouveaux adeptes²⁸. L'adaptation croissante des machines aux besoins des cyclotouristes a contribué à relancer la pratique et la multiplication des cyclistes a accéléré le développement d'un vélo équipé pour le voyage. Ce soudain retour en grâce du cyclotourisme s'est aussi accompagné d'une renaissance du tandem, qui avait connu une première vogue dans les années 1890, mais qui était depuis « complètement mort et enterré²⁹ ». Là encore, le phénomène se manifeste avant 1936, mais les lois sociales du Front populaire l'amplifient au point qu'à la veille de la guerre « le tandem est roi en France³⁰ ». Lui aussi a bénéficié de la généralisation du dérailleur et du pneu ballon – large, arrondi et à faible pression –, qui en ont fait un engin confortable et ont favorisé le développement de la pratique féminine. Les femmes, qui s'étaient emparées de la bicyclette à la fin du XIX^e siècle, avaient dû faire face à de vives critiques. Certains craignaient qu'elles profitent de cette pratique pour se libérer des contraintes du corset et de la robe. D'autres dénonçaient les effets supposés des frottements de la selle sur leur sexualité et leur fécondité. Au cours des années 1930,

ces débats se sont beaucoup apaisés et une femme à vélo ne suscite plus ce type de réactions³¹.

Du sport et du spectacle

En 1939, le sport cycliste s'est imposé comme un sport populaire. Il draine des foules considérables dans les vélodromes et au bord des routes.

Les premiers vélodromes avaient été installés dans les grandes villes à la fin du ^{xix}^e siècle. Les villes industrielles, même modestes, ont suivi le mouvement en inaugurant de nouvelles enceintes lors de l'entre-deux-guerres : Lens (1933), Commentry (1938), mais aussi de petites communes rurales comme Guéménée-Penfao, en Loire-Atlantique (1923), ou L'Isle-Jourdain, dans le Gers (1933). En 1939, la France compte plus d'une soixantaine de vélodromes, dont sept à Paris et dans sa banlieue. Dans l'agglomération parisienne, les plus anciens avaient été construits à la fin du ^{xix}^e siècle dans les quartiers bourgeois jouxtant les bois de Boulogne et de Vincennes³². Signe que le goût pour le sport cycliste s'est diffusé dans toute la société, les nouveaux ont été installés après la Grande Guerre dans des communes ouvrières de banlieue comme Montrouge (1922) ou Saint-Denis (1928). L'attrait pour les courses sur piste est tel dans la région qu'on inaugure encore l'enceinte de la Croix de Berny à Antony au printemps 1938, d'une capacité de 10 000 places³³.

Le Vélodrome d'hiver, installé rue Nélaton, dans le 15^e arrondissement de Paris, occupe une place singulière. Il a ouvert ses portes en 1909 et tient son nom d'un bâtiment de l'Exposition universelle de 1889 où étaient déjà

organisées des courses cyclistes. C'est la seule piste couverte du pays jusqu'à ce que Saint-Étienne, fief de l'industrie du cycle, se dote à son tour d'un Vélodrome d'hiver en 1925. L'établissement parisien peut accueillir jusqu'à 17 000 spectateurs. Il fait salle comble pour la course de six jours, organisée à partir de 1921. Le principe de cette épreuve mythique est importé des États-Unis : deux coureurs se relaient jour et nuit pour pédaler pendant 144 heures. Archétype du sport-spectacle en plein essor, l'événement attire une foule bigarrée : « Des ouvriers encore en bleu de travail, des familles entières avec des paniers pour le pique-nique dans les gradins et des élégantes en robe du soir au bras de messieurs en smoking³⁴. »

Les épreuves cyclistes sur route s'inscrivent elles aussi de plus en plus dans cette logique de sport-spectacle. Les grandes épreuves se sont transformées et, avec elles, le métier de coureur. Celui-ci attire désormais surtout des hommes issus des milieux populaires. Certains organisateurs, comme Pierre Giffard, n'ont au demeurant jamais caché leur ambition d'arracher les classes populaires au bistrot et à la paresse par la course cycliste³⁵.

Nulle course n'incarne mieux cette évolution du cyclisme que le Tour de France, créé en 1903 par l'ancien coureur Henri Desgrange, directeur du quotidien sportif *L'Auto* et du Vel' d'Hiv' parisien. Les coureurs qui participent à cette épreuve sont d'anciens travailleurs manuels, de petits commerçants et des employés, alors que les coureurs de la fin du XIX^e siècle étaient surtout issus de la bourgeoisie³⁶. Cette évolution n'est pas sans rapport avec la volonté de Desgrange de rendre cette compétition de plus en plus exigeante, en allongeant les distances et en ajoutant des étapes de montagne. La cadence, devenue infernale, a conduit le reporter Albert Londres, dès 1924,

à faire le parallèle entre la condition des coureurs et celle des ouvriers. Celui-ci a popularisé l'expression « les forçats de la route », utilisée pour la première fois par le coureur Henri Pélissier lors de l'édition précédente³⁷. Il y a en effet une similitude troublante entre les qualités exigées d'un cycliste – sur route comme dans un vélodrome – et d'un ouvrier à l'usine : « capacité à accomplir toujours la même tâche, patience dans l'effort, endurance, capacité à se soumettre à une règle abstraite qui discipline le corps rivié à une machine³⁸ ».

En 1930, Desgrange a décidé que les équipes de marques seraient remplacées par des équipes nationales. Il voulait ainsi empêcher la mainmise des grands industriels du cycle sur son épreuve et stimuler les ventes de *L'Auto* lors des succès de coureurs français. Cette organisation restera en vigueur jusqu'en 1961. Dans le contexte des années 1930, marqué par la montée des nationalismes et l'exacerbation des tensions internationales, l'affrontement d'équipes nationales n'a évidemment pas été sans conséquences. De 1936 à 1938, alors que la guerre civile faisait rage en Espagne, les étapes des Pyrénées ont été l'occasion pour la presse française de donner la parole aux champions Federico Ezquerro ou Mariano Cañardo, qui portaient les couleurs de l'Espagne républicaine. En avril 1939, les franquistes ont gagné la guerre avec l'aide de l'Allemagne nazie et de l'Italie fasciste. Conséquence immédiate de ces tensions internationales pour le Tour, dont l'édition 1939 commence le 10 juillet : il ne compte ni équipe espagnole, ni équipe allemande, ni équipe italienne³⁹. Le public est donc privé du vainqueur de l'édition précédente, l'Italien Gino Bartali. Les organisateurs compensent ces absences en doublant l'équipe belge et en créant, en plus de l'équipe française, quatre équipes

régionales (Nord-Est/Île-de-France, Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est). Le parcours de la course est lui aussi adapté au contexte international. Alors que le tracé dessinait depuis 1903 un véritable « chemin de ronde » du territoire national, celui de 1939 évite tout l'est du pays, où les préparatifs militaires sont déjà engagés afin de parer au risque d'une invasion allemande⁴⁰.

À côté de cette pratique professionnelle, le sport cycliste amateur s'est développé au cours des années 1930, encouragé par la baisse du prix des vélos et certains projets politiques. Dans le vaste mouvement unitaire à gauche qui a suivi les émeutes du 6 février 1934, la Fédération sportive du travail affiliée au parti communiste et l'Union des sociétés sportives et gymniques du travail, affiliée au Parti socialiste, ont fusionné au sein d'une Fédération sportive et gymnique du travail (FSGT)⁴¹. Et, alors que certaines fédérations « bourgeoises » admettent déjà le professionnalisme, la FSGT s'en tient à l'amateurisme, défendant un sport populaire, accessible, éducatif et émancipateur, incompatible à ses yeux avec le monde de l'argent et de l'exploitation, qui dégrade le sport en vile compétition⁴². Malgré tout, les courses de pros et de « purs » – c'est ainsi que la presse surnomme les coureurs amateurs – se partagent le programme du Vel' d'hiv' certains dimanches après-midi⁴³.

Savoir-faire

En 1939, après plusieurs décennies de développement, la bicyclette est une machine aboutie et accessible qui ressemble beaucoup à sa descendante du ^{xxi}e siècle. Son prix aurait d'ailleurs baissé encore davantage sans les

nombreuses améliorations techniques dont elle a bénéficié depuis son origine : la roue libre, le dérailleur, l'écrou papillon, le pneu ballon, les alliages légers ou le chromage. Certains sont en admiration devant ce qu'ils considèrent comme un mécanisme d'horlogerie ultra perfectionné⁴⁴.

À la veille de la guerre, la production de cycles constitue un secteur important de l'industrie française, qui emploie 28 300 personnes, alimente 25 000 détaillants et dont le chiffre d'affaires, avec les accessoires, dépasse le milliard de francs⁴⁵. La production, de l'ordre de 300 000 machines en 1914, a bondi à 1,1 million en 1939. La France occupe la troisième place mondiale derrière la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Une petite part seulement de ce volume est exportée et la France importe peu. Le prix d'une bicyclette est relativement bas – 700 francs en moyenne, 1 000 à 1 200 francs pour un modèle de luxe –, mais il est rémunérateur pour le fabricant et le commerçant. La gamme proposée s'est diversifiée au cours des années 1930 pour s'adapter à la demande. À partir de 1936, Peugeot privilégie les bicyclettes bon marché pour satisfaire une clientèle populaire dont la demande stimule le secteur. La tendance a été accentuée par les mesures sociales du Front populaire : la hausse des salaires a augmenté les coûts de production mais le développement de la pratique accroît les ventes⁴⁶. En parallèle, la vogue du cyclotourisme dope le marché des modèles haut de gamme. Certains artisans fabriquent l'intégralité de leurs pièces pour une production, limitée à quelques dizaines d'exemplaires par an. Ainsi sont nées les marques Uldry à Paris ou Reyhand à Lyon⁴⁷. Les innovations de ces artisans d'avant-garde rejaillissent sur l'ensemble de la production, dominée par de petites

et moyennes entreprises. Le secteur repose en effet sur une myriade d'acteurs spécialisés dans la fabrication de deux ou trois pièces de plus en plus standardisées et interchangeables.

En 1939, sur 1,1 million de bicyclettes produites en France, 450 000 le sont par des constructeurs, qui produisent leurs propres pièces, et 650 000 par des grossistes, souvent de taille modeste, qui assemblent des pièces produites par d'autres⁴⁸. L'usine des cycles Peugeot, à Beaulieu-Valentigney, dans le Doubs, fait figure d'exception. C'est la seule à produire en interne l'essentiel de ses composants et à avoir adopté des méthodes de production en grande série : trois chaînes de montage, sur lesquelles « tout marche au chrono », fonctionnent en parallèle et peuvent produire jusqu'à 650 vélos par jour. Au total, l'usine produit à elle seule 100 000 à 120 000 bicyclettes par an, le dixième de la production française⁴⁹.

Géographiquement, Saint-Étienne s'est imposée comme le centre de la pièce détachée : pratiquement toutes les machines françaises comportent des pièces produites dans le Forez. Les constructeurs, eux, se concentrent dans l'Est (avec des marques comme Peugeot, Terrot, Bourgeois), autour de Saint-Étienne (Automoto, Ravat, Dilecta, Mimard, Favor, Monet-Goyon) et en région parisienne (Alcyon, Motobécane, Lutécia). La production des grossistes est quant à elle beaucoup plus dispersée⁵⁰.

La fin de la bicyclette ?

À la veille de la guerre, la situation du vélo en France paraît donc florissante : le nombre de machines en circulation est reparti à la hausse depuis le milieu des années 1930 et jamais le pays n'en a comptées autant. Pourtant, plusieurs observateurs déplorent une atmosphère de fin de règne. Ceux qui ont rêvé que la bicyclette devienne la reine des transports doivent se rendre à l'évidence : les jeux sont faits face à l'automobile, qui l'a supplantée dans le cœur de ceux qui poursuivent un certain idéal du progrès technique. En Italie, le manifeste du futurisme publié en 1909 s'extasiait déjà devant la beauté d'une voiture de course, tandis qu'aux États-Unis comme aux Pays-Bas, les autorités commencent dès les années 1920 à remettre en cause la circulation cycliste, accusée d'entraver les déplacements automobiles⁵¹. En France, les plus anciens adeptes de la bicyclette ont aussi basculé, mettant leur influence et leurs moyens – journaux, associations et industries – au service de la star montante⁵². Le nombre d'automobiles et de motos en circulation a été multiplié par neuf entre 1921 et 1938 et la voiture, qui n'assurait que le dixième du trafic routier en 1921, en représente les deux tiers en 1938⁵³. La route est devenue son royaume et elle a rejeté le vélo toujours plus à la marge. Au début des années 1920 encore, le cycliste pouvait apparaître comme « le roi de la route » et « renverser une dame, écraser un cochon ou couper une poule en deux [...] sans avoir à fournir d'explications sur l'emploi de son temps au moment de l'accident⁵⁴ ». En 1939, cette époque est révolue :

le cycliste, qui s'était un temps approprié la route au détriment des piétons et des cochers, s'en est à son tour fait déposséder et subit désormais les comportements dominateurs des automobilistes. En 1936, l'académicien Marcel Prévost constate, amer : « Aujourd'hui, la route n'appartient plus ni au piéton, ni au cavalier, ni au cocher : par le droit du plus fort et du plus rapide, elle est le domaine de l'auto [...]. Ceux qui virent naître la bicyclette [...] n'auront peut-être bientôt plus qu'à la remiser à côté du landau familial et de la charrette anglaise⁵⁵. »

NOTES

Notes de l'introduction, p. 9

1. Sylvain Venayre, in Olivier Thomas, « Faire parler les objets », *L'Histoire*, avril 2021.
2. MacGregor 2018 ; Singaravélou et Venayre 2020.
3. Malassis 2024 ; Veillon 2025. Voir aussi le catalogue de l'exposition du musée de la Résistance et de la Déportation de Besançon : *Valises ! Histoire d'un objet dans la guerre*, Silvana Editoriale, 2025.
4. *Le Monde*, 8 décembre 1989.
5. Bohec 1975 ; Amouroux 1992 ; Grenard 2008 ; Levisse-Touzé, Veillon 2013 ; Albertelli, Blanc et Douzou 2019.
6. Borgé et Viasnoff 1975 ; Bertho Lavenir 2015 ; Krykun et Dupont-Kieffer 2022 ; Joly (H.) 2026, chap. 5.
7. Bobet 2007.
8. Papon 2014. La bicyclette était totalement absente des ouvrages consacrés aux transports pendant la guerre (Neiertz 1999 ; Polino, Barzman et Joly 2007) jusqu'à la publication toute récente de Joly (H.) 2026.
9. Papon 2011.

Notes du chapitre premier, p. 15

1. *Le Figaro – Supplément littéraire*, 4 octobre 1890.
2. *L'Officiel de l'Automobile, du Cycle et de la Motocyclette* [ci-après, OACM], 30 juillet 1939.
3. *Le Chasseur français*, septembre 1941.
4. OACM, 13 août 1939.
5. Fourastié 1963, p. 299.
6. OACM, 29 janvier 1939.
7. La Tombelle 1944 ; La Tombelle 1945, p. 5.

8. *OACM*, 2 avril 1939.
9. *OACM*, 5 mars et 30 juillet 1939.
10. *OACM*, 20 août 1939.
11. 545 000 dans le département de la Seine (11 vélos pour 100 habitants), 516 000 dans celui du Nord (25,5), 136 000 dans celui du Rhône (13,3).
12. De même, en Italie, la bicyclette domine dans la banlieue milanaise, où se trouvent les usines et où les distances sont trop longues pour se déplacer à pied (Luy 2025, p. 87).
13. *L'Auto*, 10 février 1939.
14. Pour l'Italie, voir Luy 2025, p. 84-85.
15. *OACM*, 10 septembre 1939.
16. *L'Intransigeant*, 18 novembre 1931.
17. La Tombelle 1942, p. 32-33.
18. *Ibid.*, p. 14, 32-33 ; La Tombelle 1945, p. 20 ; La Tombelle 1944 ; *Le Cycliste*, mars 1932.
19. Bertho Lavenir 1999, p. 342 ; Henry 2010, p. 207, 270.
20. La Tombelle 1942, p. 14.
21. *OACM*, 12 mars 1939.
22. Beauvoir 1960, p. 361.
23. Blum 1954, p. 289.
24. Baud 1990.
25. Sauvaget 1986.
26. Baud 1986.
27. Baud 1990.
28. *Le Cycliste*, décembre 1932 ; *Revue des Deux Mondes*, 1^{er} septembre 1943.
29. La Tombelle 1945, p. 20 ; La Tombelle 1942, p. 58.
30. Henry 1986.
31. Thompson 2000.
32. Bobet 2007, p. 90 ; Seray 2009.
33. *Le Miroir des Sports*, 31 mai 1938.
34. Brasseur 1997, p. 39.
35. *Le Vélo*, 3 août 1901.
36. Charle 2018, p. 2108-2109.
37. Viollet 2007, p. 84. ; Boury 1997.
38. Bertho Lavenir 1999, p. 94 ; Gaboriau 1995, p. 139.
39. Viollet 2007, p. 96, 129-132.
40. Boury 1997.
41. Gounot 2016.
42. Dauncey 2012, p. 123-124.

43. *L'Auto*, 19 février 1939.
44. *L'Illustration*, 19 octobre 1940.
45. *Le Génie civil*, 15 avril 1939 ; *OACM*, 16 avril 1939 ; Babilotte 2011, p. 239.
46. Babilotte 2011, p. 207, 217, 219, 238, 240.
47. Heine 2015.
48. *L'Auto*, 28 juillet 1940. Quatre ou cinq constructeurs produisent 30 000 et 50 000 cycles par an, une dizaine en produisent entre 10 000 et 20 000 et des dizaines de 5 000 à 7 000.
49. *L'Auto*, 9 et 10 février 1939.
50. Babilotte 2011, p. 238-239 ; Devun 1947 ; Vant et Dupuis 1993. Chez les constructeurs, le groupe de l'Est produit 180 000 machines, le groupe stéphanois et du centre 170 000 et le groupe parisien 100 000. La production des grossistes est importante dans le Nord (150 000), à Paris (120 000), dans la région stéphanoise (80 000), dans l'Ouest (60 000), dans le Sud-Ouest (60 000). Une multitude de monteurs répartis dans le reste du pays produisent 180 000 machines.
51. Luy 2025, p. 131 ; Longhurst 2015 ; Dekker 2022.
52. Bertho Lavenir 1999, p. 155.
53. Orselli 2009a, p. 12-14, 22.
54. *Pêle-Mêle*, 3 décembre 1921.
55. *Paris-Soir*, 17 juillet 1936.