

## ALLOCUTION D'OUVERTURE

**André Vant**

Mesdames, Messieurs, bonjour et bienvenue à Saint-Etienne à l'occasion de cette Seconde Conférence Internationale sur l'Histoire du Cycle qui ne pouvait trouver meilleur terrain d'élection que cette ville longtemps soucieuse de se définir comme le "Coventry français".

Que les organisateurs de ces journées, Nadine BESSE (Conservateur du Musée d'Art et d'Industrie de Saint-Etienne) mais aussi Keizo KOBAYASHI (correspondant du centre Culturel de la Bicyclette de Tokio) en soient vivement remerciés.

Quant à l'honneur qu'ils m'ont fait en m'attribuant la présidence de cette Conférence, je crains de le devoir moins à mes compétences en matière de cycle (que je n'oserais comparer à celles des deux vice-présidents, messieurs Leslie Bowerman, vice-président du Veteran-Cycle Club, et Roland Sauvagat, membre de la Commission Culturelle de la Fédération Française de Cyclo-Tourisme) qu'à l'amitié, voire au statut d'universitaire (encore faut-il savoir que je ne suis pas historien mais géographe) qui m'a conduit à diverses reprises à m'intéresser aux heurs et malheurs de l'industrie stéphanoise du cycle.

Quoi qu'il en soit, j'ose espérer que les organisateurs ne m'ont pas confié cette présidence dans le seul but d'assurer un bon déroulement des débats. Sinon tant pis pour eux et pour vous, car j'aimerais vous faire part de quelques réflexions sur les perspectives de recherches qui s'ouvrent lorsque se constitue un réseau dont les fondements sont l'internationalité et la pluridisciplinarité. Deux constats ont retenu mon attention.

Premier constat: l'histoire du cycle a longtemps été, en France tout au moins, abandonnée à ceux que l'on a, bien hâtivement, appelé les "érudits de province" soucieux a-t-on pu écrire de répondre principalement à une "rhétorique de la curiosité". En effet, rares sont les travaux académiques qui lui sont consacrés, exprimant soit un aveu d'impuissance des historiens (la technologie effraie par la formation spécialisée qu'elle réclame; mais l'histoire des techniques n'est-elle pas trop sérieuse pour être abandonnée aux seuls techniciens!) soit un parti-pris théorique qui traduit la méfiance ressentie envers une pratique de l'histoire qui risque d'attribuer aux techniques un rôle déterminant dans le processus des transformations sociales. A ces réticences, à cette absence sur le front de la recherche, il faut sans doute attribuer la reproduction d'erreurs ou de mystifications (pourtant aujourd'hui solidement démontrées), jusque dans les revues les plus représentatives de l'université française: ainsi, faute d'avoir pris en compte les travaux de Jacques Seray, Paul Gerbod dans un article de *l'Information Historique* de 1986 intitulé "*La petite reine en France du Second Empire aux années 30*" reprend le mythe d'origine du célérifère de Monsieur de Sivrac et date encore l'invention de la pédale par Michaux de 1855. Cela signifie que la chronologie de l'histoire du cycle reste encore largement à établir. C'est que l'histoire des inventions, des innovations et pour tout dire de l'imaginaire, est souvent d'abord une histoire imaginée, une

histoire fausse mais une histoire réelle que les travaux de Jacques Seray, Keizo Kobayashi, Nicholas Oddy, Hans Lessing contribuent magnifiquement à faire progresser; car dans leurs enquêtes en reconnaissance de paternité, ils montrent bien comment, par delà les attributions et les dates retenues, joue la question des identités nationales voire régionales qui sont au coeur des problèmes de concurrence économique.

Par ailleurs n'oublions pas de différencier l'idée de l'application, car la première est tout au plus une mise au point de l'ordre de l'événement, nécessaire au changement mais insuffisante à le provoquer: le dessin, peut-être, d'une bicyclette par Léonard de Vinci, la mise au point peut-être du pédalage circulaire par Barthélémy Thimonnier, l'affaire assurément Charles Morel - Capitaine Gérard dans laquelle le second paraît avoir largement usurpé sa réputation d'inventeur de la bicyclette pliante (cf: la thèse de doctorat de 3ème cycle de Jean-Louis Borgis) sont autant d'exemples qui nous enseignent que le "technology input" cède toujours le pas au "need input", que la demande sociale est toujours plus importante que la logique technique; et cela m'amène au deuxième constat.

La volonté qui s'est manifestée à Glasgow de produire une histoire du cycle par delà les frontières de la seule histoire académique et des nationalismes étroits, s'inscrit dans un moment particulier: marqué par le développement de l'ethno-histoire et de l'archéologie industrielle soucieuses d'inventorier un patrimoine fait d'artefacts, d'objets et de savoir-faire sur lequel des industriels contemporains portent, qui plus est, un regard nouveau (conscients qu'ils sont des possibilités d'utilisation soit par imitation soit par transfert des modèles et techniques anciens: les industriels japonais achetant échantillons de ruban tissé ou pièces de cycles anciennes ne sont sans doute pas de purs collectionneurs désintéressés!); marqué également par ce que certains ont pu appeler la crise de la "nouvelle histoire" (c'est à dire d'une histoire fondée sur la longue durée, sur les structures) identifiée par le retour en force de l'histoire politique qui nous intéresse assez peu ici, mais aussi par le retour de l'événement et le retour de la biographie.

C'est dire combien nous vivons un moment privilégié pour envisager un élargissement des recherches (le retour de l'événement ne signifie pas en effet retour à la pratique historique de notre enfance; mais l'invention de la draisiennne, l'invention de la pédale donnent à lire l'imaginaire d'une société pour laquelle cet événement joue le rôle de mémoire et de mythe), pour transgresser les querelles de frontières entre spécialistes et non-spécialistes, frontières qui ne doivent pas être des barrières mais des interfaces sujet à "cross-fertilization" pour reprendre une expression à la mode dans la "high-tech". Encore pour ce faire, faut-il se mettre d'accord sur un minimum de principes.

J'espère que nous sommes tous persuadés d'une part avec Fernand Braudel que la "technique n'est jamais seule" et qu'à sa dimension chronologique s'ajoutent une dimension

sociale et une dimension spatiale, d'autre part avec Marc Bloch que l'histoire est toute entière sociale par définition.

Autrement dit une histoire du cycle ne peut être uniquement une histoire d'objets, elle doit être également une histoire d'idées, une histoire de procédé de production, une histoire d'usages et pratiques socialisées...sans oublier qu'il n'est pas de temps unique, homogène, linéaire.

C'est que derrière l'objet, sa forme, sa structure, sa couleur, ses matériaux, ses composants, il y a du social, des représentations, des normes juridiques, morales, des valeurs axiologiques qui impliquent de multiplier les sources et de les interroger différemment. Dans le domaine de l'expertise technique, nombre d'entre vous sont des maîtres auprès desquels l'universitaire a beaucoup à apprendre: en ce sens, les études de Keizo Kobayashi sur les types de soudure autogène et non au blanc soudant utilisé sous le Second Empire pour la datation de la bicyclette dite de Meyer, ou sur les transformations du cadre des vélocipèdes Michaux à partir de la corrélation entre plaques de fabrication portant adresse de la maison (et donc permettant une chronologie précise par recoupement avec sources écrites) et structure de l'objet distinguant l'ensemble cadre cintré - frein à levier - fonte malléable, c'est à dire procédé artisanal, et de l'ensemble cadre droit - frein dit moufflé - fer forgé embouti, c'est à dire procédé industriel, eh bien ces études constituent des modèles à suivre. Mais dans le domaine de la dynamique du changement technologique du cycle, les experts ont sans doute aussi beaucoup à apprendre pour mieux saisir les avancées ou les pauses dans l'évolution technique, de recherches générales sur les mythes fondateurs du vélocipède, à savoir la comparaison avec le cheval et la comparaison avec la locomotive à vapeur. C'est ainsi que Pascal Dumont en 1989 dans un article intitulé "*Le Cycle infernal*" paru dans la revue *Milieux*, montre que le vélocipède a constitué dès l'origine une anti-locomotive où la force de l'homme a retrouvé la place prépondérante que lui avait volée la machine auto-mobile et le cheval-vapeur.

Or le mythe de l'homme aussi fort que la machine va donner tout son sens au sport cycliste qui refusera pendant longtemps toute pièce rapportée dont le fonctionnement ou la simple présence favoriserait le mouvement de la machine et aussi l'adjonction de sources artificielles semblables à la vapeur, tôt proposées sous forme de poudres antiperditrices, de jus de viande bicycliste voire de Dubonnet-quinquina spécial pour cyclistes. "*La technique ne peut viser qu'à supprimer au maximum les forces qui s'opposent, dans la machine, au déploiement de la force musculaire, jamais à assister celle-ci*". Pendant près d'un demi-siècle, les

transformations de la bicyclette émaneront donc pour la plupart du cyclotourisme et non du sport cycliste.

Ainsi sans trop anticiper sur les conclusions et perspectives que nous tirerons de ces journées, il me semble qu'un immense terrain de recherches, à peine défriché, s'ouvre à nous: les uns privilégient le côté technique (sans doute de manière encore insuffisante), d'autres les pratiques sociales (je pense ici au remarquable article de Philippe Gaboriau intitulé "*Les trois âges du vélo en France*" dans la revue *Vingtième Siècle* de 1991), d'autres encore les pratiques industrielles (soit en grande entreprise soucieuse de rationalisation et de productivité, soit en atelier, en allant jusqu'à l'analyse des politiques commerciales et publicitaires sans oublier les politiques de gestion de la main d'oeuvre); les uns se situent en amont (l'étude des mythes fondateurs, voire des utopies comme celle des "*Merveilleuses aventures d'un véloceman*" publiée par Léon Pontet en 1894 qui participe à la fois de l'hymne au progrès et du fonctionnalisme de la Nouvelle Atlantide de Francis Bacon et du regard politique - comme quoi cette dimension n'est pas totalement absente de l'histoire du cycle - sur une île gouvernée selon les lois du grand Velolex), les autres en aval (qu'il s'agisse d'analyser des récits de randonnées et leurs impacts sur la perception des paysages, ou qu'il s'agisse de mesurer les effets induits de la pratique de la bicyclette sur la mode, l'émancipation féminine, la sociabilité, le développement du tourisme ou les rapports à l'espace: n'oublions pas que le guide touristique du cycliste est conçu sur le principe de l'itinéraire, de l'espace continue alors que le guide touristique de l'automobiliste l'est bien davantage sur le principe de l'ordre alphabétique, de l'espace en miettes); les uns privilégient les pays berceaux du cycle à savoir les pays industriels occidentaux, d'autres déjà s'intéressent aux usages du cycle dans le Tiers Monde (je pense ici à un remarquable petit article d'Alain Morice consacré aux "*Vélos de Kaolack*" dans les *Cahiers d'Etudes Africaines* de 1981). Tous, de toute manière, n'ont qu'un objectif: contribuer à une histoire du cycle dont le développement efficace pourrait être envisagé par le biais de programmes de recherches thématiques et comparatistes dont le renouvellement de cette Conférence rendrait compte chaque année, et cela en rappelant modestement qu'à la manière de tout discours scientifique, l'histoire ne produit jamais que des commentaires et au mieux ces modèles d'intelligibilité, et qu'elle ne progresse jamais par totalisation de travaux mais par déplacement de l'objectif et variation de la focale.

## OPENING SPEECH.

### André Vant, Professor at the University of Lyon.

Ladies and Gentlemen, greetings and welcome to Saint-Etienne and to this second International Conference on Cycle History. No more auspicious place could have been chosen than this town long self-styled as the French Coventry.

Our thanks go to the organisers: Nadine Besse, Curator of the Musée d'Art et d'Industrie de Saint-Etienne, and to Keizo Kobayashi, correspondent of the Tokyo Bicycle Cultural Centre. I feel honoured to have been chosen to preside but also sobered at the thought that my knowledge of cycle science cannot compare to that of the two vice-presidents: Leslie Bowerman, vice-president of the Veteran-Cycle Club and Roland Sauvaget, of the Cultural Commission of the Fédération Française de Cyclo-Tourisme. I suppose I was chosen by friendship and because my quality as an academic (as a geographer, not a historian) has led me to the study of the ups and downs of the Saint-Etienne cycle industry.

That said, I hope the organisers have not made me preside just to guide the debate. In that case, they - and perhaps you too - will be disappointed, for I hope to speak on the enhanced possibilities of research when international and diversified minds are brought together. Two things strike me as important.

The first that cycle history, at least in France, has been abandoned to what are hastily called "local historians" bent on "rhetorical curiosity". For indeed, cycle history has rarely been the object of real academic research. Historians often fight shy of the history of techniques and all the specialised knowledge it needs. But then, on the other hand, is not the history of techniques too serious a subject to be abandoned to technicians? Also, academic historians are wary of a type of history that would explain social change by the evolution of techniques. Such reticences are probably at the origin of errors and mystifications, spurned nowadays, even in the most academic publications. For instance, not knowing Jacques Seray's research, Paul Gerbod, in an article: "*La petite reine en France du Second Empire aux années 30*" (The little queen<sup>1</sup> in France from the Second Empire to the thirties), once again placed the mythical origin of the bicycle in Monsieur de Sivrac's cêlérifère, and Michaux's invention of the pedal in 1855. In other words, cycle chronology is still shaky. This is because the history of inventions and innovations is often imaginary and erroneous. Luckily, research by people like Jacques Seray, Keizo Kobayashi, Nicholas Oddy, Hans Lessing and others have brought great progress. They have shown that the attributions and dates hitherto proposed are due to national and regional motivations and economic rivalries.

We must also make the difference between first brain-waves and their subsequent material realisations. The former are at the origin of the latter but do not create of them. Such may have been the case of the drawing of a cycle-like object by Leonardo da Vinci, perhaps of circular pedalling by Barthélémy Thimonnier, certainly of the folding bicycle for which Captain Gérard seems to have usurped the merit

of Charles Morel (cf: 3rd cycle doctorate thesis by Jean-Pierre Borgis). Social demand is always more important than technical logic, "need input" more important than "technical input" to use the English expression.

Hence my second point: the Glasgow conference was an effort to go beyond mere academic and nationalistic history. It corresponds to the rise of ethnological history and industrial archaeology, the desire to explore a universe of artifacts, objects and skills which interest modern industrialists conscious of the possibilities imitating or reviving bygone models or techniques. Japanese industrialists collecting samples of old ribbon or outdated cycle parts are doubtless not wholly disinterested. It also corresponds to what some people call the "crisis of modern history" (i.e.: structured transformational history) with the return of political history based on events and biography.

In other words, we now live in a period favourable to a renewal of research, to the overturning of barriers between specialists and non-specialists and to the cross-fertilising of knowledge from different origins. This does not mean a return to history as it was taught in our childhood: let us say we have new lights on the invention of the draisienne and the pedal, for instance, giving us a new reading of memory and myth in society. However, an agreement must be come to on a minimum of principles.

I hope we all agree, first with Fernand Braudel that "*la technique n'est jamais seule*" (technique is never out on its own), then with Marc Bloch that history is, by definition, entirely and essentially social. In other words, cycle history cannot be just a history of objects: it must also be a history of ideas, of production techniques, of users and social practise, all this in a time scale that is neither linear, unique or homogenous. For behind the object, with its form, structure, colours, materials and components, there are social elements and representations, legal and moral standards and axiologic values which imply the research of further sources and different ways of analysing them. A number of you are masters in technical knowledge and could teach a lot to an academic. Such is the case of Keizo Kobayashi on the soldering used in the days of the Second Empire, not brazing, to date the so-called Meyer bicycle, or on makers' plates, types of brakes, types of iron, hand-wrought or drop-forged, to date Michaux-type boneshakers. Technical experts on their side, probably have a lot to learn about the accelerations and lulls in technical progress, on cycle founding myths, on comparisons with horse and railway transport. For instance, in 1989, Pascal Dumont, in an article on "*Le Cycle Infernal*" (The Infernal Cycle), in the magazine *Milieux*, showed how the cycle was, from the first, a counter-locomotive vindicating human effort against the encroachments of automotive, horse-power type of locomotion.

The myth of man as strong as a machine gave its sense to cycle-racing where, for a long time, all technical progress was belittled. Not to mention cycling patent foods, bovriils and the various Tono-Bungays of the time. The idea was:

*“technique must be used only to suppress as much mechanical resistance to human effort as possible, never to enhance the latter.”* For that reason, for nearly half a century, the bicycle improved in the hands of cycle-tourists, not in those of racing cyclists.

So, without anticipating on the conclusions and perspectives of the present conference, I think that a wide expanse of research is open to us. There is the technical side, doubtless insufficiently explored so far. The aspect of social habits (I refer to Philippe Gaboriau’s masterful article on *The Three Ages of the Bicycle, Revue du Vingtième Siècle*, 1991). That of industrial practise, on rationalised and productive industrial sites, or in small-makers’ workshops, including commercial, advertising and labour policies. There is research to do at the fountain head with the study of founding myths and utopias such as in *Les Merveilleuses Aventures d’un Cycliste* (The Wonderful Adventures of a Cyclist), published by Léon Pontet in 1894, containing a hymn to functional progress as in Francis Bacon’s *New Atlantis*, and a political construction - never quite absent from cycle

history - in an island governed by the laws of the Great Velolex. There is scope for research farther down-stream to analyse descriptions of cycle tours, the vision they give of the landscape, their effect on fashion, on the emancipation of women, on sociability, on the development of touring and their relation with space: do not let us forget that guides for cyclists rather describe itineraries in continuous space, while guides for motorists are rather alphabetic and describe space piece-meal. Finally, one can describe how the bicycle was invented in the western industrial states, and how it is used in those of the third world (I refer to Alain Morice’s remarkable article on the *Koalack Bicycle*, in *Les Cahiers d’Etudes Africaines*, 1981).

All this with one goal in sight: a thematic and comparative history of the bicycle that this Conference could sum up every year, not forgetting however, that like all scientific speculation, history produces only comments and sortings out and that it never proceeds by accumulation but by changes in perspective and focus.

<sup>1</sup> **Translator’s note:** “petite reine”= the bicycle