

# PERSONNALITÉS DU CYCLISME, CLUBS ET VOYAGES 4.5

## SEDAN - PARIS PAR 150 HOMMES DU 147<sup>E</sup> RI.

PAR CHRISTOPHE LAGRANGE, PARIS, FRANCE

### ÉTÉ 1901 : DES CYCLISTES À LA REVUE DU 14 JUILLET !

Qui sont-ils ? D'où viennent-ils ? Ce sont les 150 hommes de la compagnie cycliste du 147<sup>e</sup> régiment d'infanterie en garnison à Sedan. Voilà deux ans que le ministre de la Guerre a décidé de la création de quatre unités cyclistes permanentes au sein de l'armée française. Ces unités ont été mises sur pied grâce à la persévérance du capitaine Henri Gérard <sup>(1)</sup> qui créa et testa la première d'entre elle pendant les grandes manœuvres de 1895 alors qu'il était en poste au 87<sup>e</sup> régiment d'infanterie à Saint-Quentin.

Il avait déposé un brevet en 1894 avec Charles Morel, industriel dauphinois, pour une bicyclette pliante.

En cette année 1901, le ministre de la Guerre <sup>(2)</sup> désigne la compagnie cycliste parmi les troupes qui défilèrent à la revue du 14 juillet : c'est l'apothéose pour Henri Gérard et la bicyclette pliante. J'évoquerai leur parcours autour des trois étapes : Sedan / Reims, Reims / La Ferté-sous-Jouarre, et La Ferté-sous-Jouarre / Paris, sans oublier quelques mots sur la bicyclette et l'état de mes recherches. Partis quelques jours avant le 14 juillet, ils arrivèrent le 12, le temps de faire encore la veille de la revue une reconnaissance de l'itinéraire pour se rendre à l'hippodrome de Longchamp. <sup>(3)</sup>

Ils repartirent deux jours plus tard, le 16 juillet, en direction de

Sedan, toujours à bicyclette, non sans avoir salué à leur manière la capitale.

Ce voyage est connu grâce à la presse quotidienne et hebdomadaire, dont il fit la une.

L'événement fut couvert par deux envoyés spéciaux : Frantz Reichel <sup>(4)</sup> de *Paris-Vélo* et Auguste Wimille du *Petit Parisien* qui les accompagnèrent tout au long du trajet. Le premier en vélo, le second en automobile.

La participation au défilé fut le clou de la revue de l'année 1901 devant les 100.000 spectateurs présents.

(1) Henri Gérard (1859-1908), militaire de carrière, chevalier de la Légion d'honneur, promoteur et théoricien du cyclisme militaire, co-inventeur de la bicyclette pliante Gérard qui équipait les unités de chasseurs cyclistes pendant la Grande Guerre.

(2) Le Général Louis André (1838-1913), un des acteurs de l'affaire Dreyfus qui oeuvra pour la reconnaissance de l'innocence d'Alfred Dreyfus.

(3) La revue du 14 juillet se déroulait à l'hippodrome de Longchamp jusqu'en 1919, année où les armées défilèrent sur les Champs-Élysées lors du défilé de la Victoire.

(4) Frantz Reichel (1871-1932) était un sportif accompli. Il participa aux Jeux olympiques en 1896 (400 m et 110 m haies). Secrétaire général du comité d'organisation des Jeux Olympiques de Paris en 1924. Auguste Wimille, journaliste au *Petit Parisien*, suivait, quant à lui, en voiture. Il était le père du champion automobile Jean-Pierre Wimille.

Aucun des articles de presse relatant les revues du 14 juillet entre 1902 et 1911 ne mentionne la présence de cyclistes militaires. Ce n'est qu'en 1912 que la revue verra à nouveau des cyclistes militaires évoluer dans la capitale, sous les ordres d'anciens participants à ce premier voyage à Paris.

## JUILLET 1901 : DE SEDAN À PARIS POUR LA REVUE

Henri Gérard précise dans une interview donnée au quotidien *Le Matin*, qu'il réfute le terme de "raid", lui préférant celui de voyage. Ce n'est pas un raid puisque le rythme est donné par les hommes les moins rapides. Certains d'entre eux ont fait connaissance avec la bicyclette à leur arrivée au 147<sup>e</sup> RI en novembre 1900.

[FIG 1]

### LA PREMIÈRE ÉTAPE : SEDAN / REIMS

Peu de détails sur cette étape. La population sedanaise et ardennaise a l'habitude de voir évoluer les cyclistes régulièrement. Sedan compte à l'époque deux clubs vélocipédiques.<sup>(5)</sup>

Les 150 hommes partent au petit matin du 10 juillet 1901 de la caserne Mac Donald.<sup>(6)</sup> Il faudra 10 heures pour rallier Reims, dont une grande halte de 4 heures pour se restaurer.

Un incident à déplorer : à l'arrivée à Reims, un homme fait une chute et se blesse au visage et aux mains. Il restera à Reims pour être soigné et rejoindra la capitale en train pour être présent le jour J.

Les cyclistes sont logés chez l'habitant à Reims, Henri Gérard et son état-major dans un hôtel proche de la cathédrale, aujourd'hui disparu, l'hôtel du Commerce.

Reims, comme Sedan, est l'une des villes de garnison des quatre unités cyclistes militaires.<sup>(7)</sup> Celle de Reims est rattachée au 132<sup>e</sup> RI. Elle aussi aurait dû participer à la revue à Paris, mais faute d'uniformes elle défilera à Reims.

[FIG 2]

### LA DEUXIÈME ÉTAPE : REIMS / LA FERTÉ-SOUS-JOUARRE

Tout comme le jour précédent, le départ a lieu au petit jour. L'itinéraire initial ne prévoyait pas de passer par Épernay. Les cyclistes de la compagnie du 132<sup>e</sup> RI accompagnent pendant "un bout de chemin" ceux du 147<sup>e</sup>.

Le trajet passe par Dormans. Frantz Reichel, l'un des journalistes qui suit la compagnie à vélo depuis Sedan, raconte une anecdote :

" La compagnie fait une halte. Un paysan arrive chargé d'un panier de cerises toutes fraîches. Il se présente au Lieutenant Pascal.

– *Rassemblement ! Que les malades sortent du rang !*

*Personne ne bouge.*

– *C'est bien, remportez votre panier.*

*Alors un homme s'avance timidement.*

– *Mon Lieutenant, je suis malade...*



Fig 1 - Sedan



Fig 2- La Ferté-sous-Jouarre

– *Bon fait l'officier, prenez des cerises.*

*Aussitôt 150 malades se révèlent et les képis se tendent. Le panier est vidé. "*

Arrivés à La Ferté, les cyclistes sont accueillis par les enfants qui fièrement poussent les bicyclettes jusqu'aux domiciles où sont hébergés les militaires. Henri Gérard, quant à lui, ne loge pas chez l'habitant. Probablement à l'hôtel de l'Épée qui existait alors.

### LA DERNIÈRE ÉTAPE : LA FERTÉ / PARIS

Sur la place du marché de La Ferté, le rassemblement pour le départ se fait à 3 h du matin. Les hommes ont laissé le pantalon d'exercice blanc pour le pantalon rouge garance.

En chemin, ils chantent de petits airs pour se donner du cœur en grim pant les côtes, dont par exemple : "Encor' une côte de montée"<sup>(8)</sup> sur l'air d' "Encor' un carreau d'cassé".

(5) Le Club vélocipédique sedanais, fondé en 1891, et le Club vélocipédique Turenne, fondé en 1899.

(6) Lieu de garnison du 147<sup>e</sup> régiment d'infanterie de ligne.

(7) Les unités permanentes de cyclistes combattants ont été créées en 1899, par décision de Camille Krantz, ministre de la Guerre. Elles étaient stationnées à Sedan (147<sup>e</sup> RI), Reims (132<sup>e</sup> RI), Nancy (26<sup>e</sup> RI), Lunéville (2<sup>e</sup> BCP) et Saint-Mihiel (25<sup>e</sup> BCP).

(8) *Encor' une côte de montée, V'là les cyclistes qui passent, Encor' une côte de grim pée, V'là les cyclistes passés.*

À Joinville, la compagnie cycliste est accueillie par le Commandant Lejaille <sup>(9)</sup> et les hommes du 26<sup>e</sup> bataillon de chasseurs : coupe de champagne, musique, avant de poursuivre jusqu'à Paris en passant devant le château de Vincennes et de se répartir dans deux des bastions (n°8 et 10) <sup>(10)</sup> de l'ancienne ligne de fortification de Thiers.

L'arrivée avait tout d'abord été annoncée à la porte Maillot, où les cyclistes de la capitale et les curieux étaient invités à se rassembler par *Le Figaro*. Mais le cantonnement prévu n'est pas disponible ! Suite à la publication d'un démenti dans la presse, les plus rapides se dirigent vers la porte Dorée, qui à vélo, qui en métro.

À l'arrivée à Paris, un bouquet de fleurs est offert au capitaine Gérard en souvenir des anciens du 87<sup>e</sup> RI de Saint-Quentin. <sup>(11)</sup>

### LA VEILLE DU GRAND JOUR

La veille du grand jour, Henri Gérard et ses hommes ont reconnu le parcours dans la capitale, au petit matin, en traversant Paris d'est en ouest.

C'est encore trente kilomètres (aller-retour) qu'il leur faut parcourir jusqu'à l'hippodrome de Longchamp.

### LA REVUE DU 14 JUILLET 1901

Au matin, les hommes revêtent leur plus bel uniforme. Henri Gérard et les officiers n'oublient pas les gants blancs.

#### [FIG 3]

La revue se déroule devant une foule considérable. <sup>(12)</sup> Les cyclistes ont l'honneur de défiler à deux reprises :

- une fois à pied, bicyclette pliée et sur le dos,

#### [FIG 4]

- une fois à bicyclette.

Ils sont acclamés par les 100.000 spectateurs : " Vive l'armée ! Vivent les cyclistes ! "

#### [FIG 5]

### LE RETOUR

Le 16 juillet au matin, une petite cérémonie a lieu dans la cour du bastion n°10 : le lieutenant Albert Pascal remet une palme au Capitaine Gérard au nom de tous les officiers et des hommes de la compagnie, en souvenir de ce grand moment. Henri Gérard est très ému, il remercie les accompagnateurs : Robbe, Frantz Reichel, Alibert, Davin de Champclos, le chauffeur Osmont.

Deux heures après le départ de la capitale, ces accompagnateurs ont la surprise d'entendre l'ordre suivant donné par le capitaine Gérard :

*"Cavalerie, à gauche !"*

Les hommes se placent au bord de la route et posent les pieds à terre, bicyclette entre les jambes. Ils épaulent et tirent une salve. Ceci fait, ils reprennent leur route en direction de La Ferté-sous-Jouarre. Ainsi saluèrent-ils la capitale.



Fig 3 - Défilé



Fig 4 - Défilé



Fig 5 - Défilé

(9) Claude Lejaille (1857-1924), futur officier d'ordonnance du Général André, futur général de division, commandeur de la Légion d'honneur.

(10) Seuls quelques-uns d'entre eux subsistent, réhabilités et transformés en habitation.

(11) H. Gérard servit au 87<sup>e</sup> RI et y mit sur pied la première unité cycliste équipée de pliantes Gérard qui participa aux manœuvres entre 1895 et 1898.

(12) Ce n'est qu'après la Grande Guerre que le défilé se fera sur les Champs-Élysées. Voir note ci-dessus.

## DERNIÈRE ESCALE AVEC LE RETOUR À SEDAN

Tout comme à l'aller, la compagnie cycliste passe par Reims. Un envoyé spécial du *Journal de Sedan*, Charles Puel, cherche à retrouver le capitaine Gérard. Il a fait le trajet à vélo de Sedan à Reims. Renseignement pris auprès d'un agent de police, il trouve l'hôtel du Commerce où est hébergé Henri Gérard et peut ainsi l'interviewer et l'accompagner pour la dernière étape de retour le lendemain matin.

## QUELQUES MOTS SUR LA MONTURE

Qu'avait de particulier la monture de ces "voyageurs" ? Elle se pliait roue sur roue.

En 1892, Henri Gérard, alors lieutenant, lit différents articles de revues militaires anglo-saxonnes qui évoquent l'emploi de la bicyclette dans l'armée.

Peut-être avait-il également relevé dans une autre publication la phrase du général Hippolyte Langlois :

*"L'emploi de la vélocipédie dans l'armée n'est pas plus extraordinaire que celui des pigeons et des chiens ; il nous semble au moins mériter d'être expérimenté."*

Il débute alors ses propres recherches et s'oriente vers un modèle de cycle pliant plus compact que la bicyclette employée et qui pourrait apporter une plus grande autonomie aux troupes équipées d'un tel modèle, leur permettant de passer à travers champs ou en sous-bois par exemple (ce que ne peut faire la cavalerie), ou de franchir des obstacles.

Fin 1893, il publie une étude sous forme d'articles dans la *Revue du cercle militaire* intitulée *Le problème de l'infanterie montée résolu par l'emploi de la bicyclette*.

Il propose d'équiper des unités d'infanterie de bicyclettes pliantes, reprenant l'idée de l'infanterie montée en posant le principe suivant :

*Faire porter le cycle, là où le cycliste ne peut être porté par le cycle.*

Le croquis d'un bicycle de type "crypto" est inséré à la fin de l'étude. Il est connu sous le nom de "transportable Noël". Henri Gérard indique s'être inspiré du bicycle Mégret et écrit que d'autres que lui, plus habiles, pourront proposer un modèle différent.

Pourquoi Noël ? Parce que c'est le nom de son beau-père Nicolas Noël, connu pour avoir déposé, en juin 1893, un brevet pour une bicyclette pliante <sup>(13)</sup> (probablement le premier en France). Malheureusement, le dessin annexé à celui-ci, censé représenter une bicyclette, manque cruellement de certains éléments essentiels. Seule la position des charnières est évidente.

Le modèle évoluera par la suite et un prototype sera emmené à Grenoble par Henri Gérard lors d'une mutation. Il sera modifié en 1894 par Adolphe Dulac, mécanicien grenoblois, qui lui adjointra un pédalier et une chaîne, pour mener à la bicyclette pliante Morel et Gérard.

### [FIG 6]

Chaque brevet déposé entre 1894 et 1897 porte le nom de ces deux hommes. Un troisième aurait pu y figurer : celui d'Adolphe Dulac, mais Charles Morel en décida autrement. [FIG 7]



Fig 6 - Prototype



Fig 7 - Les créateurs.

(13) Brevet n° 231264 conservé à l'Institut national de la propriété industrielle (INPI)

Présenté au public pour la première fois lors du deuxième Salon du Cycle tenu en décembre 1894 à Paris, il sera produit pendant 4 années jusqu'à la dissolution de l'association entre Morel et Gérard. En 1896, Il est déclaré " bon pour le service de guerre " après les tests effectués sur 3600 km, avec pliage-dépliage tous les 25 km. Sa fabrication sera poursuivie par Peugeot entre 1900 et 1920. En 1905, une des réclames, dans le guide Michelin, vante son côté pratique en indiquant que la bicyclette pliante se place dans le filet du compartiment voyageurs.

### QUELQUES DONNÉES TECHNIQUES

Le modèle utilisé par Henri Gérard et les hommes de la compagnie cycliste pesait 14,5 kg, disposait d'un frein à l'avant (patin sur le pneu) au travers de la colonne de direction, et d'un frein arrière chasse-clou. Il comportait des roues de 650 à jantes en acier, pneus Michelin à chambre, et un braquet de 23 / 9. Le développement était de 5,21 m.

Ils roulèrent à une moyenne de 16 km/h (les prévisions étaient de 13 km/h) avec des pointes à 25 km/h. <sup>(14)</sup>

[Fig 8]

### RECENSEMENT DES MODÈLES

Combien de bicyclettes pliantes ont été fabriquées et combien restent ?

Après cinq années de recherches, j'ai pu localiser près de 130 exemplaires <sup>(15)</sup>, pour près de 46.000 fabriqués.

40 % sont visibles dans des musées publics ou privés, et 60 % chez des collectionneurs.

La plus au nord est visible à Saulkrasti, près de Riga (Lettonie), la plus à l'est à Moscou, la plus éloignée en Australie à Richmond, dans les environs de Melbourne (la précédente était à Tokyo au Bicycle culture center, cher à Keizo Kobayashi), la plus à l'ouest à Saint-Cyr Coëtquidan en France et la plus au sud à Tarbes en France.

### IDENTIFICATION DES DIFFÉRENTS TYPES ET HYPOTHÈSE DE DATATION

Au cours de ces recherches, j'ai pu identifier plusieurs types et plusieurs caractéristiques. Ces travaux ont été réalisés à partir d'observations des différents modèles recensés et des catalogues Peugeot sur la période. Sans oublier de nombreuses photographies et illustrations.

J'ai dressé un premier tableau présentant les différents types à partir des caractéristiques relevées qui pourrait permettre de dater les différents modèles.

En recoupant avec les numéros présents sur les différents éléments des pliantes, <sup>(16)</sup> il pourrait être possible de resserrer les datations. Malheureusement, les archives Peugeot ne conservent que quelques documents sur ce modèle.

Ce travail est compliqué par le nombre de pièces qui peuvent être facilement réassemblées à partir de différents modèles de bicyclette pliante, mais aussi de bicyclettes "classiques" : fourche, roues, plateau de pédalier, pédales, pignon, guidon, support de selle...

### HOMMAGE AU COMMANDANT GÉRARD <sup>(17)</sup>

Je termine cet exposé en vous remerciant pour votre attention et en vous annonçant qu'un hommage au Commandant Henri Gérard aura lieu en octobre prochain à Braine dans l'Aisne, commune où il vécut et où vivent encore quelques membres de sa famille.

C'est aussi là qu'il est inhumé. ■

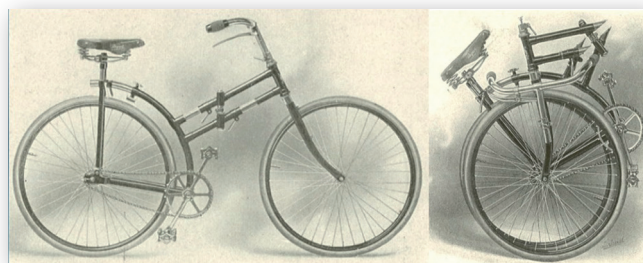


Fig 8 - Peugeot-Gérard

(14) Données relevées sur les catalogues Peugeot 1900 et 1901.

(15) Parmi cette centaine de modèles, il est à noter que 5 ont été fabriqués par Morel entre 1894 et 1898.

(16) Sur le côté droit de la colonne de direction, les manchons du système de serrage, et la patte arrière gauche. Sur les modèles antérieurs à 1913-1914, un numéro peut également être présent sur l'entretoise du support de selle.

(17) L'hommage au commandant Henri Gérard se présentait sous la forme d'une exposition du 8 au 11 octobre 2015 et d'une conférence animée par mes soins le 10 octobre. Moment fort de cet hommage : l'exposition le 10 octobre, de sept modèles de bicyclette pliantes dont un, antérieur à 1913, ayant appartenu à la sœur du commandant Henri Gérard.

*English translation*

# CYCLING PERSONALITIES AND CLUBS, AND THEIR TOURS

## 4.5

### A MARCH IN 1901 FROM SEDAN TO PARIS BY 150 MEN OF THE 147<sup>TH</sup> INFANTRY REGIMENT ON GERARD FOLDING BICYCLES.

BY CHRISTOPHE LAGRANGE, PARIS, FRANCE

*Translated by the autor*

#### SUMMER 1901: CYCLISTS AT THE REVIEW OF JULY 14TH!

Who are they? Where do they come from? These are the 150 men of the Cyclist Company of the 147th Infantry Regiment garrisoned in Sedan. Two years earlier, the Minister of War decided to create four permanent cyclists units within the French Army. These units were established thanks to the perseverance of Captain Henri Gerard <sup>(1)</sup> who created and tested the first of these during maneuvers in 1895 while he was stationed with the 87th Infantry Regiment in Saint-Quentin. This Gerard is the one who filed a patent in 1894 with Charles Morel, an industrialist in Domène (near Grenoble), for a folding bicycle.

In the year 1901, the Minister of War <sup>(2)</sup> designated a company of cyclists to be part of the troops who would march to the review of July 14th. This was the apotheosis for Henri Gerard and his folding bicycle.

For discussion, I will break this march of the company of cyclists into three stages: Sedan to Reims, Reims to La Ferté sous Jouarre, and La Ferté sous Jouarre to Paris. Finally, I will conclude with a few words about the Gerard folding bicycle and the state of my ongoing research.

The marchers left Sedan a few days before July 14th, and they arrived in Paris on July 12th giving them time to review the route they would take on the 14th from their encampment to get to the Reviewing stand at Longchamp Racecourse.<sup>(3)</sup> They left Paris two days after the Review, on July 16th, to return to Sedan, always riding their bicycles, but not without having enjoyed the capital in their own way.

Details of this trip are known thanks to the daily and weekly press that put the march to the July 14<sup>th</sup> Review on the front

page of these publications. The event was covered by two special correspondants: Frantz Reichel of *Paris-Vélo* and Auguste Wimille <sup>(4)</sup> of *Petit Parisien* who accompanied them throughout the march. The first one rode a bicycle and the second one drove a car.

Participation by the Bicycle Company in the Review of the year 1901 was the highlight of this Review: 100,000 spectators viewed this spectacle.

None of the press reports of the July 14th reviews between 1902 and 1911 give any mention of participation of military cyclists in these events. It was not until 1912 that military cyclists would again be seen in the capital in this parade, and these cyclists were under the command of cyclists who had been participants in this first ride to Paris. [FIG 1]

#### JULY 1901: FROM SEDAN TO PARIS FOR THE JULY 14<sup>TH</sup> REVIEW

Henri Gerard says in an interview with the daily *Le Matin*, that he rejects the term “raid”, preferring the word “trip”. This is not a raid since the speed is set by the slowest men. Some of them rode the bicycle for the first time only a few months before their arrival at the 147th Infantry Regiment in November 1900.

(1) Henri Gérard (1859-1908), a career soldier, a knight of the Legion of Honor, the military theorist and promoter cycling, co-inventor of the folding bicycle Gérard which powered cyclists fighter units during the Great War.

(2) General Louis André (1838-1913), one of the actors of the Dreyfus affair, which labored for recognition of the innocence of Alfred Dreyfus.

(3) The review of July 14 took place at the Longchamp racecourse until 1919, the year the armies marched on the Champs Elysees during the Victory Parade.

(4) Frantz Reichel (1871-1932) was an accomplished sportsman. He participated in the Olympic games in 1896 (400m and 110m hurdles). Secretary General of the Organizing Committee of Olympic Games in Paris in 1924. Auguste Wimille journalist, followed, in turn, by car. He was the father of the automobile champion Jean-Pierre Wimille.

### THE FIRST STAGE: SEDAN - REIMS

Few details were published about the military cyclists in Sedan prior to the July 1901 march probably because the population in Ardennes and Sedan was accustomed to seeing cyclists so there was nothing special about the presence of these cyclists. Sedan had, at that time two velocipedistes' clubs.<sup>(5)</sup>

The 150 men in the Cyclists Company left the barracks Mac Donald in Sedan in the early morning of July 10th, 1901.<sup>(6)</sup> It would take 10 hours to reach Reims where a stop was made for the first night out .

A regrettable incident occurred on arrival at Reims: a man fell and injured his face and hands. He remained in Reims for treatment, and he then traveled to the capital by train to join his Company for the big day.

The main body of cyclists was accommodated with homestays in Reims, but Henri Gerard and his staff stayed at the Hôtel du Commerce near the cathedral (now destroyed). Reims, like Sedan, was one of the garrison towns for the four military cyclists units.<sup>(7)</sup> The Reims unit was attached to the 132nd Infantry Regiment. This unit should have participated in the Review in Paris, but for lack of uniforms this unit stayed in Reims on this occasion. [FIG 2]

### THE SECOND STAGE:

#### REIMS - LA FERTÉ-SOUS-JOUARRE

Like the previous day, the departure from Reims took place at dawn. The original route did not include passing through Epernay. The Cyclists Company of the 132nd Infantry Regiment accompanied the Cyclists Company of the 147<sup>th</sup> Infantry Regiment for a long way on their march out of Reims.

The ride went through Dormans. Frantz Reichel, one of the journalists following the cyclist company since Sedan, relates an anecdote:

*“The company made a stop. A peasant comes up with a basket that is full of fresh cherries when Lieutenant Pascal arrives on the scene and gives an order.*

*- Assemble! That peasant must leave this place!*

*Nobody moves.*

*- OK, the peasant must leave, but the basket may stay here.*

*Soon a man speaks up shyly and says -*

*- My Lieutenant, I am sick ...*

*- Well, says the officer, take some cherries.*

*Immediately 150 soldiers became sick and held their caps out. The basket was soon empty.”*

On arrival at La Ferté, the cyclists were welcomed by children who proudly pushed the soldier's bicycles to the homes where the soldiers were to be housed. Henri Gerard, for his part, did not lodge with the locals. He probably stayed at the *Hôtel de l'Épée* that existed in 1901.

### THE LAST STAGE: LA FERTÉ - PARIS

The cyclists gathered on the market square of La Ferté at 3 am for departure. Here the men traded black exercise pants for red *garance* pants. As they went along the way, the men sang little songs to give heart for climbing the hills, including for example: « *Encor' une côte de montée* » « *from the song «Encor' un carreau d'cassé»* (a French traditional song, which title could be “Bring on Field to be Tilled” and for the cyclists “Bring on the Hill to be Climbed).

In Joinville, the cyclist company was welcomed by the Commander Lejaille<sup>(8)</sup> and the men of the 26th Hunters Battalion: there was champagne and music before continuing on to Paris past the Chateau de Vincennes and separation into two groups (8 and 10) like the former Thiers fortification line.<sup>(9)</sup>

The arrival had first been announced to be at Porte Maillot (west of Paris) where cyclists from the capital and the curious were invited to gather by the newspaper *Figaro*. But the planned place for the cantonment was not available! Following the publication of a retraction in the press, the fastest cyclists headed for the Porte Dorée (east of Paris), some riding bicycles, some by subway. Upon arrival in Paris, a bouquet of flowers was offered to Henri Gerard in memory of the heroic cyclists of the 87th Infantry regiment of Saint-Quentin.<sup>(10)</sup>

### THE DAY BEFORE THE BIG DAY

The day before the big day, Henri Gerard and his men reconnoitered the route into the capital in the early morning crossing Paris from east to west. It was another thirty kilometers (round trip) that they had to ride to get to the Longchamp racecourse.

### THE REVIEW OF JULY 14<sup>TH</sup>, 1901

In the morning the men put on their best uniforms. Henri Gerard and officers did not forget their white gloves. [FIG 3]

The review took place in front of a large crowd.<sup>(11)</sup> Cyclists had the honor to march twice past the reviewing stand: once on foot with bicycles folded on their backs and then again riding on their bicycles. [FIG 4]

The military cyclists were cheered by 100,000 spectators shouting, « *Long live the army! Long live cyclists!* » [FIG 5]

(5) Cyclist Club Sedan founded in 1891 and the Club Cyclist Turenne, founded in 1899

(6) Garrison of the 147th line infantry regiment in Sedan.

(7) The permanent units of fighters cyclists were created in 1899 by decision of Camille Krantz, Minister of War. They were stationed in Sedan, Reims, Nancy, Luneville and Saint-Mihiel.

(8) Claude Lejaille (1857-1924), the future of General André orderly officer, later Major General, Commander of the Legion of Honour.

(9) Only a few of them remain rehabilitated and turned into housing.

(10) H. Gerard served in 87th infantry regiment and there established the first unit equipped with folding bicycle Gérard who took part in the maneuvers between 1895 and 1898.

(11) Only after the Great War that the parade will be on the Champs Elysées, see below note above.

## THE RETURN

On the morning of July 16th, a small ceremony was held in the courtyard of the bastion 10: Lieutenant Albert Pascal gave a medal to Captain Gerard on behalf of all the officers and men of the company in memory of this great moment. Henri Gerard was very moved, and he thanked his assistants: Robbe, Frantz Reichel, Alibert, Davin de Champclos, and Osmont.

Two hours after departure from the capital, the cyclists carrying folded bicycles on their backs were surprised to hear the order given by Captain Gerard: “*Cavalry, left!*” On this command, the men placed themselves at the left edge of the road with their bicycles positioned on the ground between their legs. They supported their rifles with their bicycles and fired a burst. This done, they resumed their way on the road to La Ferté-sous-Jouarre. So, they saluted the capital.

## LAST STOP ON THE RETURN TO SEDAN

Just like they had done in the first stage of this march, the cyclist company rode through Reims. A special envoy of the *Journal de Sedan*, Charles Puel, searched to find Captain Gerard. He had made the bicycle ride from Sedan to Reims at the beginning of this march. Using information received from a police officer, Puel found the hotel where Henri Gerard was staying and where he could be interviewed. Puel interviewed Gerard and arranged to accompany him on the ride back to Sedan the next morning: this was the last stage of this march.

## A FEW WORDS ON THE BICYCLE

What was special about the bicycles used by these «travelers»? First, it folded so that one wheel layed on the other wheel. In 1892, Henri Gerard, then Lieutenant, read several articles in Anglo-American military journals that advocated the use of bicycles in the army. He may also have seen in another publication the comment by General Hippolyte Langlois: “*The use of bicycles (vélocipédie) in the army is not more extraordinary than the use of pigeons and dogs; this seems at least to deserve being tested.*”

Gerard then started his own research and moved towards the development of a folding cycle model that was more compact than the bicycles that were then in use and that could bring greater mobility to the troops when equipped with such a model. This new improved folding bicycle would allow soldiers to pass over fields and through thick woods, or over obstacles, which the Calvary with horses could not pass through or over.

At the end 1893, Gerard published a study in the form of articles in the *Revue du cercle militaire* titled *Le problème de l'infanterie montée résolu par l'emploi de la bicyclette* (The mounted infantry problem solved by the use of the bicycle). In this treatise, he proposed to equip infantry units with folding bicycles to create mounted infantry with increased mobility. In his thesis, he advocated the following principle: “*Let the rider carry the cycle to the places where the rider cannot be carried by the cycle.*”

The drawing of a bicycle-type called “*crypto*” was inserted at the end of Gerard’s book. It was known by the name «*transportable Noël*». Henri Gerard says he was inspired by the bicycle Mégard and that in the future someone even more skillful than he was

might propose another even better design.

Why *Noël*? Because it is the name of his stepfather Nicolas Noël, known to have filed a patent application in June 1893 for a folding bicycle (probably the first in France).<sup>(12)</sup> Unfortunately the drawing attached to this patent that is supposed to represent a bicycle, sorely lacks some essential elements. Only the hinge position is obvious.

This model was improved over time. A prototype of an improved folding bicycle was taken to Grenoble by Henri Gerard, and this was improved even further in 1894 by Adolphe Dulac, a Grenoble mechanic, who added pedals and a chain: this evolutionary work resulted in the folding bicycle named “Gerard Morel”. [FIG 6]

Each patent between 1894 and 1897 bears the name of these two men. A third could be included: that of Adolphe Dulac, but Charles Morel decided otherwise. [FIG 7]

Presented to the public for the first time at the second cycle show (Salon du cycle) held in December 1894 in Paris, it was produced for four years by an association of Morel and Gerard when this association was dissolved. In 1896 it was declared “*good for war service*” after the tests in which the Gerard Morel folding bicycle was ridden for 3,600 km. with folding and unfolding every 25 km. Its production was continued by Peugeot from 1900 to 1920. In 1905, one of the advertisements in the *Michelin Guide* boasted that this folding bicycle was the epitome of convenience in that it would fit comfortably up in the net in a train’s passenger compartment.

## SOME TECHNICAL DATA

The model used by Henri Gerard and men of the French army’s cyclist company weighed 14.5 kg, and it had a front brake with its actuating arm passing through the steering column. It included 650C wheels with steel rims, Michelin tyres with tubes, and sprocket gears ranging from 23 down to 9. Top speed averaged 16 km/hr (the prediction had been only 13 km/hr) with peaks of 25 km/hr.<sup>(13)</sup> [FIG 8]

## CENSUS OF BICYCLES PRODUCED

How many folding bicycles of Captain Gerard’s design were made and how many remain? After 5 years of research, I was able to locate some 130 bicycles out of the nearly 46,000 that were made: <sup>(14)</sup> 40% are now in public and private museums, and 60% are among collectors. The one located furthest north is in Saulkrasti near Riga; the one furthest east is in Moscow; the one furthest south (from Paris, France) is in Australia at Richmond, near Melbourne; and the one furthest west (from Paris) is in Tokyo at the Bicycle Culture Center, dear Keizo). Within France, the one furthest west is in Saint-Cyr Coëtquidan and the one furthest south is in Tarbes.

(12) Patent No. 231264 stored at the National Industrial Property Institute (INPI).

(13) Data referred to the Peugeot 1900 and 1901 catalogs.

(14) Among these models, it should be noted that 5 were manufactured by Morel between 1894 and 1898.

## IDENTIFICATION OF DIFFERENT TYPES AND DATING EVENT

During this research, I was able to identify several types and several different features. This work was made from observations of several different models and catalogs of Peugeot made folding bicycles and numerous photographs and illustrations. I made a table showing the different types from the characteristics identified. This table could help to date the different models by comparing with the numbers present on the different parts of a bicycle <sup>(15)</sup> (editor's note : The table referred to here was not available for publication). Unfortunately, the Peugeot archives are not complete - these archives only retain a portion of the documents on this model. This work is complicated by the number of pieces that can be easily reassembled from different folding bicycle models - such as the fork, wheels, chain wheel, pedals, handlebar, and saddle post – which has led to bicycles that are made up of parts from many different original bicycles..

## TRIBUTE TO COMMANDER GERARD <sup>(16)</sup>

I want to thank you for your attention and tell you that a tribute to Commander Henri Gerard was held in October 2015 in Braine in the Aisne district of France where he lived and where some members of his family still live. This is also where he is buried. ■

(14) Among these models, it should be noted that 5 were manufactured by Morel between 1894 and 1898.

(15) On the right side of the steering column, the sleeves of the clamping system and the left hind paw. On previous models 1913-1914, a number may also be present on the strut of the saddle support.

(16) The tribute to the Commander Henri Gerard comes in the form of an exhibition from 8 to 11 October 2015 and a conference chaired by me on 10 October. Highlight of this tribute: the exhibition on 10 October, seven models of folding bicycles with one, prior to 1913, which belonged to the sister of Commander Henri Gerard.