

# LA GRANDE HISTOIRE DU VÉLO

Dans le  
cadre de la  
Dictée du  
Tour de  
France  
2025

**Dossier pédagogique**



# Une exposition de cycles au Domaine de Sceaux

À l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, le musée du Domaine départemental de Sceaux a proposé une grande exposition consacrée aux cycles, des origines de ce moyen de transport, né avec la draisienne au début du XIX<sup>e</sup> siècle, aux pratiques sportives et ludiques actuelles.

Cette exposition s'appuie sur la présence, dans les collections du musée, d'un ensemble de 25 cycles anciens ayant appartenu à Robert Grandseigne (1885-1961), pionnier de l'aviation et grand amateur de vélos.

Dans le cadre de la Dictée du Tour de France, cette exposition prend la route et arrive dans les différents collèges des Hauts-de-Seine.



# Frise chronologique

vers 1869



1817



1817

1870



1890



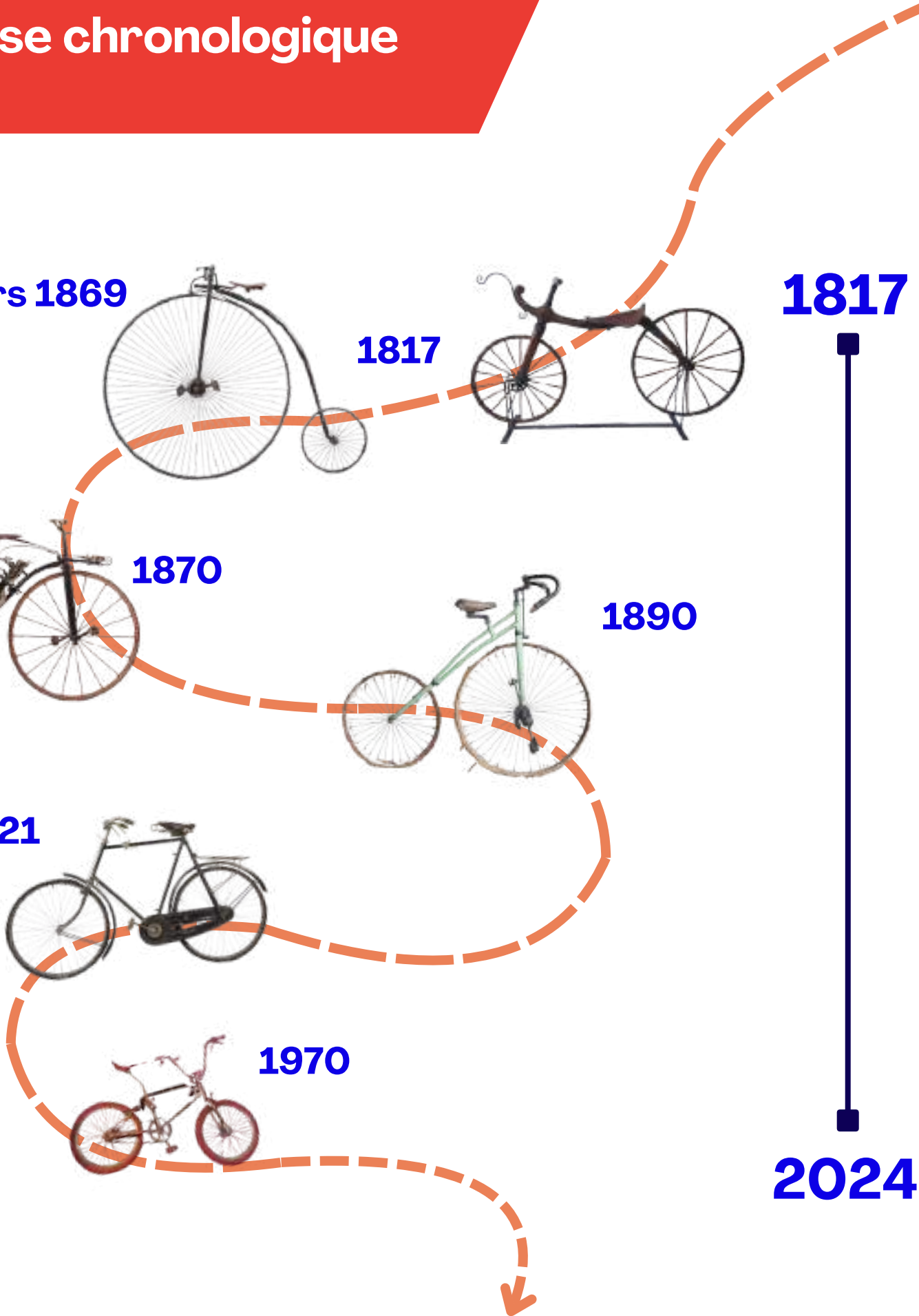
1921



1970



2024



# Définitions

## BMX

"Bicycle motocross" désigne à la fois un véhicule plus petit qu'un vélo classique et la discipline sportive (*cross* et *freestyle*).

## Draisienne

Véhicule composé d'un corps droit avec deux roues montées à chaque extrémité. Pour la mettre en marche, il faut s'asseoir et pousser le sol avec ses pieds.

## Grand bi

Véhicule avec une roue avant d'un très grand diamètre et une roue arrière beaucoup plus petite.

## Handbike

"Vélo à mains", véhicule à trois roues adapté pour les cyclistes en situation de handicap, propulsé par un pédalier manuel. La position peut être assise, à genoux ou couchée.

## Tandem

Cycle conduit par deux personnes l'une derrière l'autre.

## Vélocipède

Véhicule mis en mouvement grâce à la force des pieds. Le terme "vélocipède" se compose du mot *velox*, *velocis* en latin, qui veut dire "véloce", "rapide", et du suffixe "-pède" (pied), l'ensemble signifiant "aux pieds rapides".

## VTT

"Vélo tout-terrain", destiné à la pratique sur des terrains accidentés (à la montagne par exemple).







**Pistes de travail**

# Évolution du vélo

L'histoire du vélo débute en 1817, avec l'invention de la **draisienne** par le baron Karl von Drais.

Le passage de la draisienne au **vélocipède** résulte de l'ajout dans les années 1860 de manivelles et de pédales sur l'axe de la roue avant du véhicule. À la même époque, surgit la problématique de la motorisation de ces véhicules, qui ne fut toutefois résolue que quelques années plus tard par Louis-Guillaume Perreaux avec son **vélocipède à grande vitesse à vapeur**.

À cette époque, la transmission se fait toujours par un entraînement direct au moyen du pédalier placé sur la roue avant, l'accroissement de cette dernière, motrice, permettait en un tour de pédale de parcourir une distance bien plus grande et de gagner de la vitesse. La roue arrière, réduite à un simple rôle de stabilisateur, peut diminuer. Il s'agit du **grand bi**, en vogue dans les années 1870-1880. À la même époque, le **tricycle** constitue une alternative intéressante pour les amateurs de cyclisme redoutant les chutes.

La dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle est la plus riche en innovations dans le domaine cycliste. Celles-ci permettent l'avènement de la **bicyclette** moderne qui se caractérise par des pédales placées au centre du cadre, la présence d'une chaîne au niveau du pédalier et deux roues de même diamètre recouvertes d'un pneu démontable.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, la forme du vélo est déjà pleinement installée mais cela n'empêche pas le développement de nouvelles pistes de recherche.

Certaines répondent à de nouveaux usages du vélo. Dans les années 1970 aux États-Unis sont mis au point de manière empirique les modèles de **BMX** et de **VTT** qui ne tardent pas à connaître un franc succès et à se répandre en Europe. Dans leur sillage, de nouvelles compétitions voient le jour, jusqu'à faire leur entrée aux Jeux olympiques.

Pour créer une chronologie de l'histoire du vélo, les **brevets** constituent une source non négligeable. Deux typologies sont particulièrement importantes : le **brevet d'invention** qui protège une invention et le **brevet d'importation** qui confère le droit à une personne d'utiliser une invention d'un autre pays.



### **Draisienne**

Vers 1818

Fabricant anonyme (France) d'après Karl Friedrich von Sauerbronn

Sceaux, Château de Sceaux, musée départemental

### **Vélocipède**

Après 1868

fabricant anonyme (France)

Sceaux, Château de Sceaux, musée départemental



### **Draisienne**

1870

Louis-Guillaume Perreaux, fabricant

Sceaux, Château de Sceaux, musée départemental

### **Véloce à roue à élastique**

Entre 1875 et 1880

Attribué à Clément & Cie (Paris), fabricant

Sceaux, Château de Sceaux, musée départemental



### **Rotary tricycle**

1878-1880

D. Rudge & Co (Coventry), fabricant

Sceaux, Château de Sceaux, musée départemental

### **The "Beeston" Humber, Model n°1**

1921

Humber limited (Royaume-Uni), fabricant

Sceaux, Château de Sceaux, musée départemental



### **BMX**

Vers 1980

Mongoose (États-Unis), fabricant

Collection particulière

# La démocratisation du vélo

À l'origine de l'histoire du vélo, son usage est essentiellement à destination du loisir bourgeois. Il est un **objet de luxe**.

Mais la **baisse de son prix**, conséquence de la mise en place d'une **production à échelle industrielle** et les techniques de la publicité utilisées par les fabricants le rendent rapidement accessible au plus grand nombre.

Au tournant du **XX<sup>e</sup> siècle**, le vélo est un objet tout à fait **populaire**, au point que des millions de personnes l'utilisent au quotidien. Il devient un **moyen de transport ordinaire** dans les **villes** comme dans les **campagnes**. Souvent offert à de grandes occasions comme un certificat d'études ou un premier salaire, le vélo permet de **se rendre au travail**, mais ouvre également les horizons à l'occasion des **congés payés**. Il se rend même indispensable pendant la Seconde Guerre mondiale, les pénuries d'essence limitant l'usage des engins motorisés.

Au sortir de la guerre cependant, le vélo, dans son usage quotidien et touristique, ne peut faire face au destin glorieux et inéluctable de l'automobile, symbole de modernité et d'une nouvelle société de consommation.

Depuis la fin des années 2010, le vélo retrouve une certaine popularité, bien que son usage quotidien soit encore limité.



**« Griffon » Cycles, Trivoiturottes, Motoeyclettes. Courbevoie. Seine 1909**

Jean Matet (dessinateur), G. Elleaume (imprimeur),  
Sceaux, Château de Sceaux, musée départemental



**Rotary tricycle**

1878-1880

D. Rudge & Co (Coventry), fabricant

Sceaux, Château de Sceaux, musée départemental



**Cycles De Dion-Bouton, C'est le vélo du Parisien !**

vers 1905-1909

Eugène Ogé (illustrateur),  
Sceaux, Château de Sceaux, musée départemental



**Piste cyclable et compteur à vélos sur le long de la D992 à Courbevoie**

17 février 2023

Julia Brechler (photographe) Nanterre, Département des Hauts-de-Seine

# Inclusion dans le domaine cycliste

Au sortir de la **Première Guerre mondiale**, des dizaines de milliers de soldats français reviennent gravement blessés, ayant perdu l'usage d'un ou de plusieurs membres. Ce sont les **mutilés de guerre**. Leurs blessures ont des impacts sur le plan psychologique, mais aussi sur le plan pratique. Il peut leur être **difficile de se déplacer**.

Dans la même période, le vélo est devenu pour beaucoup le moyen de locomotion principal pour aller au travail ou pour les loisirs.

Après la Première Guerre mondiale, des fabricants vont chercher des solutions pour permettre aux mutilés de continuer à se déplacer. **Lucien Tournois** (1880-1956) en fait partie.

Fabricant orléanais de bicyclettes, il s'est aussi fait une spécialité de la fabrication et de la vente de plusieurs modèles de cycles, chacun s'adaptant aux besoins des infirmes, comme le **vélocimane**, engin entraîné par la force des bras.

Le domaine cycliste devient l'un des domaines où **l'inclusion** est la plus forte. Dès 1900, le premier championnat de France de cyclisme pour personnes atteintes de surdité est organisé. Dans les années 1920, les premières grandes compétitions handisport sont lancées. Dans le journal *L'Auto*, déjà organisateur du Tour de France, est ainsi annoncé en 1921 un Grand Prix cycliste des mutilés.

Des catégories sont également cr ees pour les compétitions. Elles perdurent aujourd'hui. Il existe ainsi, par exemple, le tandem cycliste permettant à des personnes aveugles de prendre part à des courses.



## **Lucien Tournois**

Première moitié du XXe siècle

Photographe anonyme

Mer, musée de la Corbillière

# L'émancipation féminine

Considéré comme un objet de loisirs par les dandys, le vélo devient, pour les femmes, un **outil d'émancipation**.

Malgré des voix qui s'élèvent contre l'usage du vélo par la gente féminine, les fabricants commercialisent rapidement des **modèles adaptés aux femmes**, comme les tricycles, premiers engins à réellement permettre aux dames de la haute société de s'adonner au cyclisme. Également, la femme constitue un sujet central dans la **publicité cycliste**.

Cette quête d'émancipation par le vélo, outil de revendication des droits des femmes, est représentée par différentes personnalités. La première est sans doute Amelia Bloomer, une militante américaine qui popularise un **costume** composé d'une jupe raccourcie aux genoux, doublée de culottes bouffantes. Cette forme autorise une grande liberté de mouvement, mais est aussi un compromis entre la décence imposée aux dames et le confort nécessaire pour pédaler. Ce vêtement porte désormais le nom de *bloomer*.

Mais si le vélo est symbole d'accès à plus de droits et de libertés pour les femmes, notamment en matière vestimentaire, il est aussi représentatif des grandes difficultés qu'elles rencontrent à s'imposer dans le monde sportif français. Le Tour de France masculin naît en 1903 mais il faut attendre 1954 pour voir le départ d'une première édition d'un Tour de France féminin, expérience renouvelée seulement trente ans plus tard, entre 1984 et 1989. C'est en 2022 que le Tour de France féminin est relancé, sous le nom de « Tour de France Femmes », en écho à la popularité croissante du cyclisme féminin sportif. Des événements mondiaux tels que les Jeux olympiques lui donnent également une plus grande visibilité.



## Tricycle

1878,

Anonyme

Sceaux, Château de Sceaux, musée départemental



## Costume original des dames au concours de vélocipède, à Bordeaux

21 novembre 1868

Godefroy Durand (illustrateur et lithographe) d'après un croquis d'A.

Sainte-Marie Pricot,

Le Monde illustré, n°606, 12e année

Sceaux, Château de Sceaux, musée départemental



## De Dion & Bouton

Vers 1910

Ferdinand Mifliez, dit Misti, illustrateur

Bourgerie, imprimeur

Nanterre, Archives départementales des Hauts-de-Seine



## Portrait de Blanche d'Antigny

Vers 1870

Attribué à Henri de L'Étang Sceaux, musée du Domaine départemental de Sceaux

# L'usage sportif du vélo

Il existe trois grands usages du cyclisme : utilitaire, touristique et sportif. La presse témoigne d'une première course de vélocipèdes ou draisienne dès 1818. Au départ, c'est plus une démonstration pour promouvoir un nouvel engin, qu'une véritable course.

Les premières vraies compétitions sportives voient le jour en France en 1867-1868. La plus célèbre est celle qui se tient dans le parc de Saint-Cloud le 31 mai 1868. En novembre de la même année, une course de femmes vélocipédistes est organisée à Bordeaux.

Les événements se structurent rapidement dans les années suivantes. D'abord organisées dans les allées des parcs, les courses cyclistes trouvent bientôt un espace qui leur est dédié : les vélodromes. Ils couvrent l'Europe et l'Amérique du Nord entre les années 1880 et 1900. Populaire, cet espace est aménagé en une piste ovale en bois ou en béton, dont les deux virages sont relevés à environ 40 degrés. Construits à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, ce sont aussi des outils de promotion pour les fabricants qui participent, eux aussi, à leur construction.

En dehors des vélodromes, la tradition des courses sur routes s'écrit à partir des années 1880 et 1890. Couru en plein air, le cyclisme sur route peut être pratiqué en amateur ou en professionnel. Le Tour de France en est certainement la vitrine la plus célèbre mais il existe aussi des courses plus originales comme la "Course aux clous" organisée en 1892.

Le cyclisme fait aussi partie des épreuves marquantes des Jeux olympiques. En plus des épreuves sur routes et sur pistes, il touche à d'autres terrains comme le *cross-country* avec le VTT, ainsi que le *racing* et le *freestyle* avec le BMX.



**François Faber, Le Géant de la Route sur bicyclette Alcyon**  
 vers 1909  
 Anonyme, ALCYON.  
 Sceaux, Château de Sceaux, musée départemental



**"GRIFFON"**  
 Vers 1910  
 Louis Trinquier-Trianon  
 Nanterre, Archives départementales des Hauts-de-Seine



**Maillot jaune porté lors des trois étapes du Tour de France 1959 par Michel Vermeulin, membre de l'équipe Helyett-Leroux**  
 1959  
 Attribué au Coq Sportif  
 Collection particulière



**Sextuplette**  
 1894-1898  
 Adolphe Grossot, fabricant  
 Sceaux, musée du Domaine départemental de Sceaux.



## Ressources

### Bibliographie

*Roues libres. La grande histoire du vélo*, cat. exp. (Sceaux, musée du Domaine départemental de Sceaux, 21 juin – 31 décembre 2024), Sceaux, musée du Domaine départemental de Sceaux, 2024.

*Le catalogue de l'exposition est consultable au centre de documentation du musée et en vente à la boutique*

BAUDRY DE SAUNIER Louis, *Le cyclisme : théorie et pratique*, préface de Pierre Giffard, Paris, Librairie illustrée, 1893.

BEAUVOIR Simone (de), *La Force de l'âge*, Paris, Gallimard, 1986.

BERTHO-LAVENIR Catherine, *Voyages à Vélo – Du vélocipède au Vélib'*, Paris, Paris bibliothèques, 2011.

BLY Nellie, « Champion Of Her Sex: Miss Susan B. Anthony Tells the Story of Her Remarkable Life to "Nellie Bly" », *New York World*, 2 février 1896.

DODGE Roger Pryor, *La grande histoire du vélo*, Paris, Flammarion, 1996.

GABORIAU Philippe, « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième Siècle*, revue d'histoire, n°29, janvier-mars 1991. KOBAYASHI Keizo, *Histoire du Vélocipède de Drais à Michaux 1817-1870, Mythes et réalités*, Tokyo, Bicycle Culture Center, 1993.

MARCHAND Leïla, « Le vélo, l'invention qui émancipa les femmes », *Slate*, 28 juillet 2015.

MARTHALIER Claude, « Partie en jupe, revenue en pantalon », *La Liberté*, jeudi 23 avril 2020.

REYNAUD Claude, *Aux origines de l'histoire du cycle. Sources et preuves. Dictionnaire encyclopédique. 1817-1917*, Domazan, éditions Musée vélo-moto de Domazan, 2018.

### Ressources internet

Vidéos capsules sur le compte Instagram du Domaine de Sceaux

