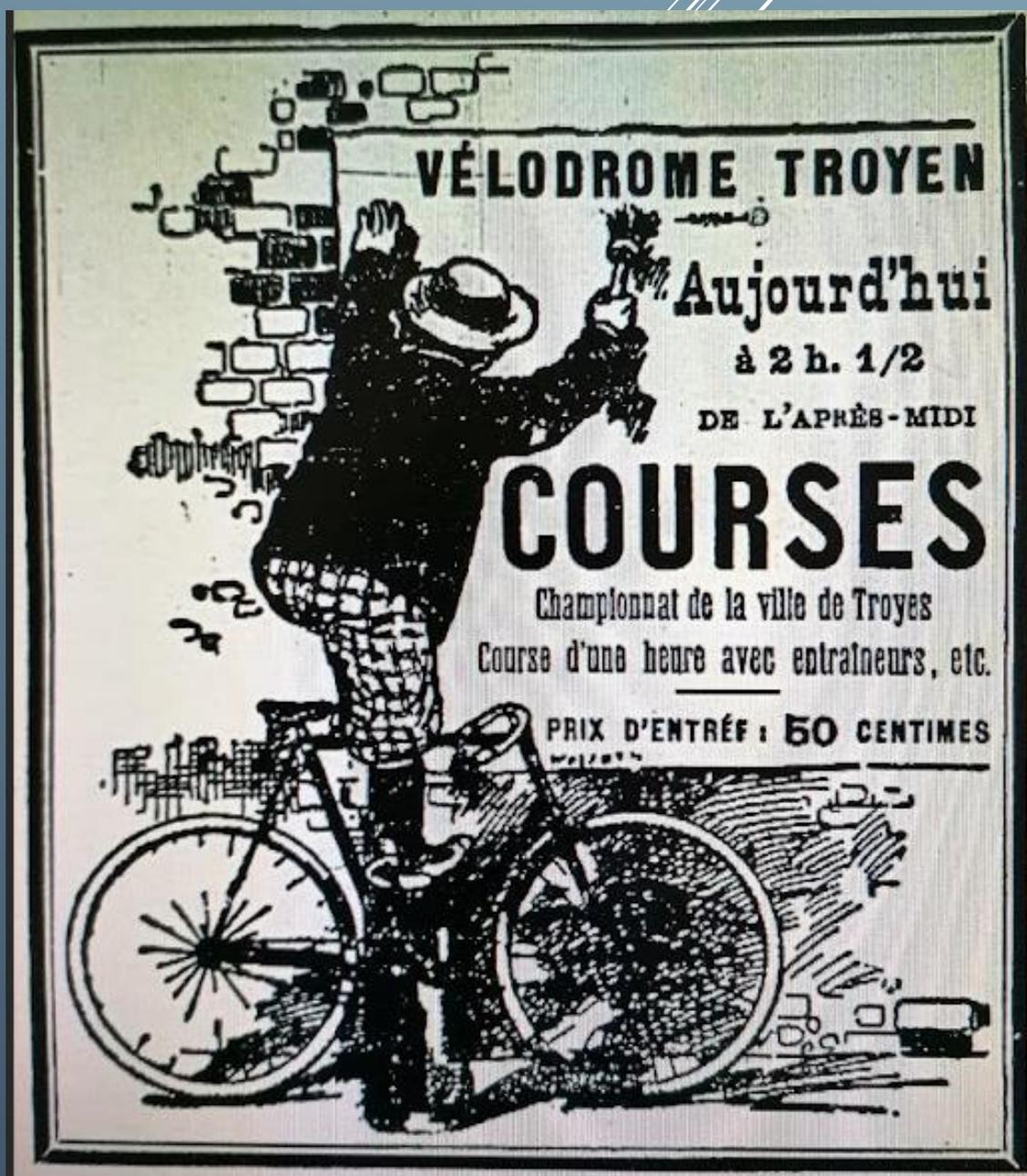


ACADEMIE TROYENNE D'ETUDES CARTOPHILES

LE VÉLO SOUS TOUTES SES FORMES

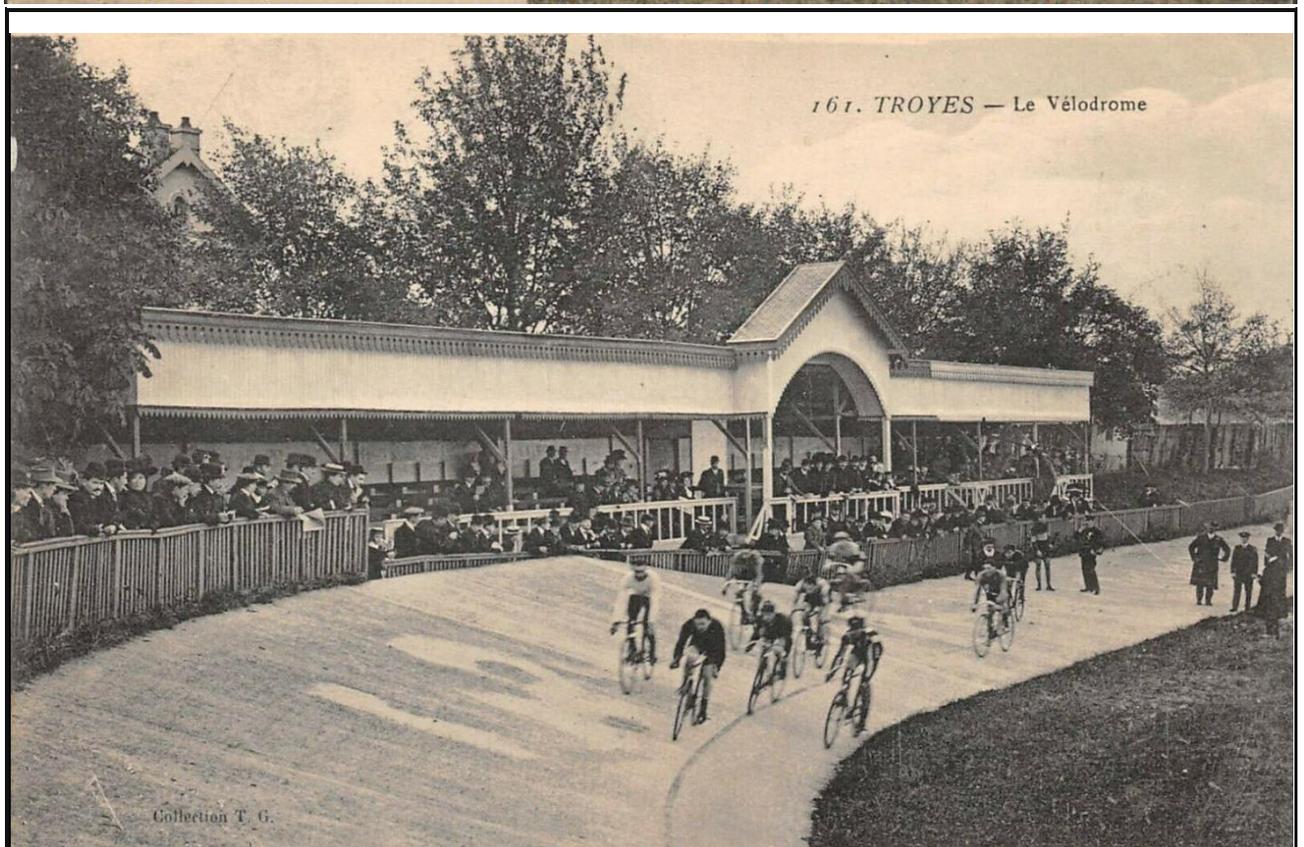
LE VÉLODROME TROYEN, DIT DE CRONCELS

1893-1929



Jacques Roland FOURNIER, 25 Juillet 2021

TROYES LE VÉLODROME DE CRONCELS



A l'emplacement du Groupe scolaire rue Edouard Vaillant à Croncels

Le vélodrome de Croncels 1893-1929



Il sera
remplacé
par une
école
primaire :
Paul
BERT !

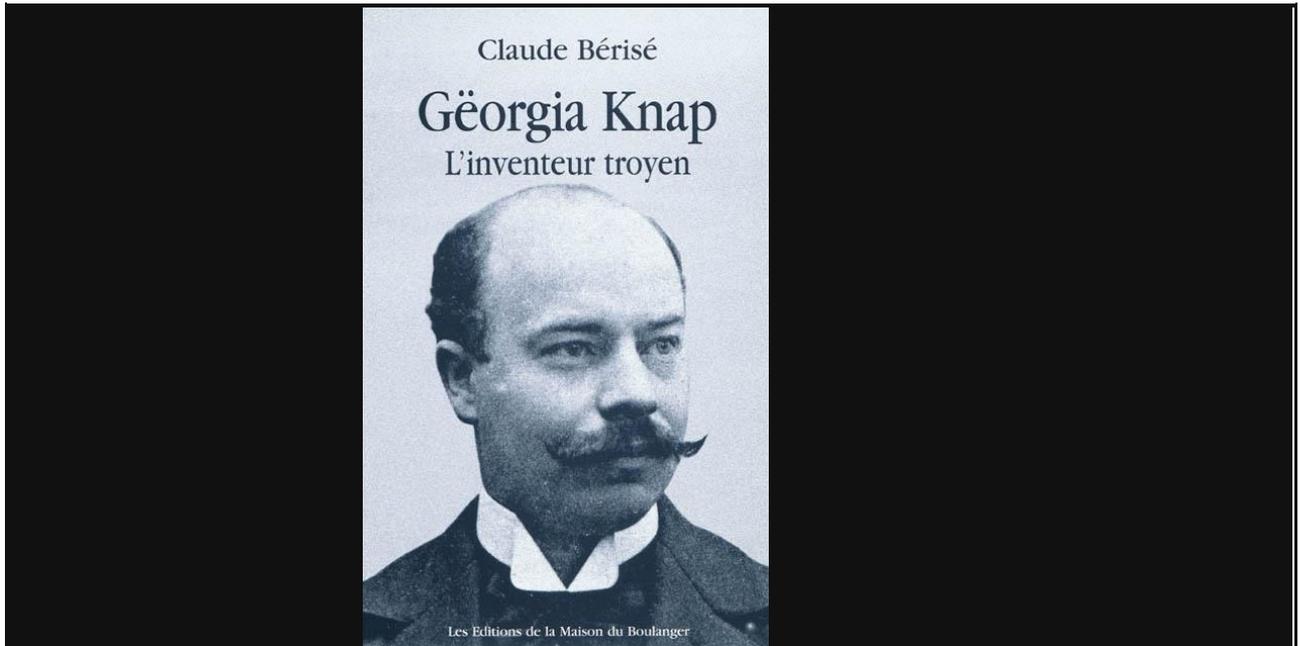
Un
TROYEN
célèbre :

L'inventeur Georgia KNAP

Collection T. G.
MOTOCYCLETTES KNAP
prise directe sans courroie

Ch. ROZARD et C^{ie}, Successeurs
TROYES (Aube)

VENEZ
Prendre
QUINQUINA
BERTRAND
Les PETITS
TROYES



- Pour en savoir plus : Claude Bérisé, *Georgia Knap, l'inventeur troyen*, La Maison du Boulanger, Troyes, 1995 (ISBN 2-9507895-4-4).

histoire

GRANDES HEURES DU SPORT
À vélo à travers le XX^e siècle

Désormais objet de notre quotidien, la bicyclette n'a fait son apparition qu'à la fin du XIX^e siècle. À l'époque, « la petite reine » marque la société de son empreinte. Du vélocrome de Cronçoles aux exploits des frères Simion, l'Aube n'a pas échappé à la règle...

LE CLUB DE FRANCE

QUAND LA BOUCIE PASSE À TROYES

Le 7 juillet 1900, temps orageux à Troyes pour le huitième tour de France. Les premiers arrivés à Troyes sont les frères Simion, mais ils ne sont pas les seuls à avoir franchi la ligne d'arrivée. C'est en effet le club de France qui s'empare de la victoire. Les frères Simion, après avoir été vaincus par le club de France à Troyes, se consolaient en participant à la course de vitesse à Cronçoles.

LE CLUB DE FRANCE, UNE GRANDE AVENTURE

De la fin du XIX^e siècle au début du XX^e, le club de France a connu de grandes aventures. C'est en 1896 qu'il a remporté la victoire à Cronçoles. C'est en 1900 qu'il a remporté la victoire à Troyes. C'est en 1904 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1908 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1912 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1916 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1920 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1924 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1928 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1932 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1936 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1940 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1944 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1948 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1952 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1956 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1960 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1964 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1968 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1972 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1976 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1980 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1984 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1988 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1992 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 1996 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 2000 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 2004 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 2008 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 2012 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 2016 qu'il a remporté la victoire à Paris. C'est en 2020 qu'il a remporté la victoire à Paris.

1901, un Audois, Émile Maitrot (1882-1916), remporte le championnat du monde de vitesse amateurs, à Berlin. Dans les années 1900, la bicyclette est devenue un élément essentiel de la vie des Audois. En ville, les ouvriers vont à l'usine à vélo. Les bourgeois enfourchent leur bicyclette le dimanche

pour la promenade. Et à la campagne, le vélo est le mode de locomotion idéal entre villages qui ne sont pas reliés par le rail. Marcel Bidot : « Le brevet élémentaire m'avait ouvert les portes du Crédit Lyonnais à Troyes, mais j'avoue que je prenais davantage de plaisir à additionner les kilomètres que les centimes ». Et c'est ainsi que Marcel entra au Crédit Lyonnais à Troyes où on le mit au service du Portefeuille, plus spécialement ... devant Pérou, puis ses débuts au vélodrome de Croncels où il eut tôt fait de se rendre populaire avec son frère Jean.



On estime généralement, qu'en France, près d'une centaine de pistes vélodrome ont disparues, victimes du désintérêt du public pour ce genre de course au bénéfice des courses en lignes. Cyclisme sur route, cyclisme sur piste

À partir des années 1880, la pratique d'un cyclisme sportif se développe considérablement en France. Financées et organisées par la presse sportive spécialisée et par les industriels du secteur, les compétitions sont de plus en plus nombreuses et de plus en plus suivies. Alors que les premiers Jeux olympiques d'été qui se tiennent à Athènes en 1896 proposent six épreuves cyclistes (cinq sur piste et une sur route), ces dernières deviennent l'un des événements sportifs les plus populaires et les plus médiatisés au tournant du XX^e siècle. Si le cyclisme sur route est très important, le cyclisme sur piste n'est pas en reste. Plus spécialisée que la « route », la « piste » est un sport encore plus tourné vers les records et les innovations techniques, suivi par un public nombreux et cependant plus « expert ». Avec Londres et New York, Paris est l'une des capitales mondiales de la « piste », et l'on construit des vélodromes plus ou moins importants, comme par exemple ceux de Roubaix (1895) ou du Parc des Princes à Paris (1897). Datant de 1899-1900, ces deux clichés extraits d'un album photographique permettent ainsi d'appréhender les représentations et les implications liées à cette pratique sportive de plus en plus familière.



VÉLODROME. COURSE CYCLISTE VERS 1900.



ANONYME

© Photo RMN-Grand Palais - J.-G. Berizzi

En piste

Les deux clichés proviennent du fonds René de Knyff (1865-1954), célèbre pilote de courses automobiles et président de la Commission sportive internationale. Constitué de nombreuses images d'épreuves sportives (courses, tennis, chasse) disputées entre les années 1890 et les années 1940, le fonds présente une grande valeur documentaire. Toutes deux anonymes, les photographies ont vraisemblablement été prises lors de la même course par le même photographe. La première montre les « coulisses » de la course, la scène pouvant se dérouler avant ou après celle-ci. Au second plan, deux gardiens ouvrent la porte d'un bâtiment de bois blanc, pour y ranger une bicyclette de course ou en sortir une autre. Au premier plan, des officiels en civil s'entretiennent avec un coureur (en tenue) américain (voir le drapeau sur son dossard) qui, probablement, va bientôt courir (ou a couru) sur ce vélo. La seconde montre la course à proprement parler. Le photographe a pris place dans les tribunes qui bordent la ligne d'arrivée (elle apparaît au premier plan). Pris au moment où quatre coureurs en plein effort « bouclent » un tour, son cliché dévoile une bonne partie du vélodrome. Au second plan à droite s'élèvent les tribunes opposées, qui semblent bien remplies. Quelques panneaux publicitaires bordent la piste dans le virage dépourvu de gradins. À l'arrière-plan s'étend un paysage urbain hérissé de gros immeubles.

Jour de course

Les deux images donnent peu de renseignements sur les courses concernées : on ignore la localisation du vélodrome, la date et le type d'épreuve. Mais toutes deux suggèrent un sport professionnel et organisé (dossards différents et représentatifs des équipes et des pays) avec des enjeux financiers (publicité), des règles (officiels) et un public relativement nombreux. C'est avec un certain symbolisme que la seconde image représente l'inscription du vélodrome dans la ville. Le cliché suggère en effet que l'espace dédié à la course

et au spectacle (espace assez nu hormis des tribunes d'ailleurs peu élevées) est un peu à part, tout entier consacré à l'effort des coureurs. Au-delà de l'organisation et des infrastructures, au-delà de l'aspect technique, le cyclisme sur piste reste encore un sport accessible et populaire. Alain CORBIN (dir.), *L'Avènement des loisirs (1850-1960)*, Paris, Aubier, 1995. Pryor DODGE, *La Grande Histoire du vélo*, Paris, Flammarion, 1996. Jean DURRY et Ronald HUBSCHER, *L'Histoire en mouvement. Le sport dans la société française. XIXe-XXe siècle*, Paris, Armand Colin, 1992. ur citer cet article Alexandre SUMPFF, « Au vélodrome », *Histoire par l'image [en ligne]*, consulté le 25 juillet 2021. URL : <http://histoire-image.org/de/etudes/velodrome>



LA VÉLOCIPÉDOMANIE.

DARJOU Alfred (1832 - 1874)

© Photo RMN-Grand Palais - G. Blot



Des usages et de la « dignité » du vélocipède Réalisée par Alfred Darjou (1832-1874), *La Vélocipédomanie* est une planche chromolithographique constituée de onze saynètes légendées. Par l'emploi de couleurs plutôt sobres et d'un trait assez précis, l'artiste examine la mobilité nouvelle qu'offre cette invention. En effet, à une exception près, chaque croquis montre le vélo « en marche » et les cyclistes, encore hésitants, en mouvement de façon plus ou moins contrôlée. L'ensemble de la composition est tout aussi dynamique – les saynètes semblent se télescoper. Prodiguant également des conseils, cette « bande dessinée » présente de manière assez comique les divers usages auxquels peut se prêter le vélocipède.

LE VÉLO SOUS TOUTES SES FORMES

Date de publication : août 2011 Auteur : [Alexandre SUMPFF](#)

Le vélo à la « Belle Époque »

Dans un premier temps réservée à la bourgeoisie, la pratique du « vélocipède » s'est largement répandue à partir des années 1890 : on compte en effet alors plus de 1,5 million de bicyclettes en France. Connaissant alors sa « belle époque », le vélo est cependant encore pour quelque temps considéré comme un loisir poli, élégant voire mondain. En promenade au bois ou à la mer, ses usagers sont bien mis et aisés. Réalisée entre 1895 et 1898, la série de lithographies étudiée ici semble confirmer et diffuser une telle représentation, qui renvoie aux amateurs déclarés ou potentiels l'image d'une activité paisible, plaisante et distinguée.

Promenades

Réalisées par l'illustrateur Louis Vallet (1856-1940), les chromolithographies présentent des scènes de promenades à la mer (*Cyclisme, triplette à deux roues et Bicyclette*) ou au bois (*Cyclisme, tandem et Tricycle à leviers manuels*). Dans ces différents décors, les images évoquent quatre types de « vélocipèdes » et les usages qui y correspondent : la bicyclette, le tricycle à leviers manuels, la triplette à deux roues et le tandem. Les cyclistes, enfin,



TRICYCLE À LEVIERS MANUELS.



VALLET Louis (1856 - 1940)

© Photo RMN-Grand Palais - F. Raux

appartiennent manifestement à la bourgeoisie. De tous sexes et de tous âges, ils s'adonnent avec joie à leur promenade à vélo. Le choix de couleurs douces (presque pastel), d'un trait assez net et épuré, suggère l'élégance et la sérénité, et renvoie à une manière assez typique de la Belle Époque (voir les visages très blancs et les expressions caractéristiques des personnages notamment féminins), confirmant l'idée d'une pratique nouvelle mais « comme il faut ».

Un loisir mondain

Extraites d'une série de huit lithographies parues dans un magazine périodique consacré au tourisme et aux loisirs bourgeois, les quatre images illustrent une distraction mondaine pratiquée par la bonne société. En effet, la représentation élude l'aspect utile ou encore la performance technique pour se focaliser sur le seul plaisir de la promenade et renvoyer à son public aisé une image flatteuse et marquée socialement. Ainsi les vêtements des différents amateurs sont-ils assez luxueux et conformes à la mode bourgeoise de l'époque. Les cyclistes pédalent en costumes, robes et chapeaux élégants (pas de différence entre la mise des cyclistes et celle des promeneuses). Et lorsque l'habit se fait plus « sportif » et plus spécialisé (costume de bain dans *Bicyclette*, pantalons rentrés dans de hautes chaussettes pour les hommes de *Cyclisme, triplète à deux roues* et de *Tricycle à leviers manuels*), il ne s'agit pas d'un manquement au bon goût. Les promeneurs adoptent, ici



CYCLISME, TANDEM.



VALLET Louis (1856 - 1940)

© Photo RMN-Grand Palais - F. Raux

aussi, la tenue qui convient, ce qui démontre d'ailleurs leur aisance financière (ils peuvent s'offrir des vêtements pour ce seul usage). De même, la possibilité de se rendre au bois (*Cyclisme, tandem* et *Tricycle à leviers manuels*) ou à la plage (*Cyclisme, triplette à deux roues* et *Bicyclette*) pour jouir du luxe d'un repos qui n'a d'autre but que lui-même est un marqueur social assez significatif. Sans détonner par rapport à la promenade à cheval ou en calèche plus classique (qu'évoquent d'ailleurs *Cyclisme, tandem* et *Tricycle à leviers manuels*), le loisir vélocipédique est une distraction mondaine et raffinée, parfaitement intégrée aux mœurs et aux codes de ce milieu.

Les images suggèrent aussi le succès de cette pratique au sein de cette bourgeoisie. En effet, et *Tricycle à leviers manuels* et surtout *Cyclisme, tandem* donnent l'impression que les vélos se multiplient, tandis que les quatre lithographies montrent un loisir accessible aux hommes comme aux femmes, aux jeunes comme aux plus âgés. Enfin, les différentes formes de vélocipédie possible (bicyclette « simple », tricycle et tandem) ne sont pas envisagées sous l'angle technique de l'invention. Conformément à l'esprit de la représentation, leur variété renvoie plutôt aux nombreuses options, ludiques, d'un loisir conçu pour plaire et divertir.



CYCLISME, TRIPLETTE À DEUX ROUES.

VALLET Louis (1856 - 1940)

© Photo RMN-Grand Palais - F. Raux



CHAMBRE DES ADJUDICATIONS DES NOTAIRES DE TROYES, RUE DES QUINZE-VINGTS, N° 3
 Etudes de **M^r HUEZ** et de **M^r MOINEAU**, Notaires à Troyes

A VENDRE PAR ADJUDICATION
A TROYES, en la Chambre des Adjudications
LE MARDI 11 NOVEMBRE 1913, A 2 HEURES
GRANDE PROPRIÉTÉ
 Située à **TROYES**, quartier de Croncels, rue des Bergers
 CONNUE SOUS LE NOM DE
VELODROME TROYEN
 (Superficie : 16.500 mètres environ, d'un seul tenant)

DESIGNATION

Une **GRANDE PROPRIÉTÉ**, sise à Troyes, quartier de Croncels, rue des Bergers, comprenant : Un grand Terrain aménagé en Vélodrome, avec piste en ciment de 375 mètres de tour :

PELOUSE de 10.000 mètres carrés dans laquelle se trouve une partie cimentée de 700 mètres sa superficie servant de patinoire.

A l'angle sud-est de la propriété :

1^{er} Bâtiment construit en bois et carreaux de terre, couvert en tuiles, avec accès rue des Bergers, à usage de garage, écuries ou remise.

2^o Petit bâtiment avec retour d'équerre, construit en bois et carreaux de terre couvert en tuiles, divisé en cabines et garni de placards en menuiserie.

3^e Autre construction en bordure de la rue des Bergers, en bois et briques et couverte en tuiles, comprenant :

Une grande salle avec dallage en ciment, à usage de bureau.

Logement à côté, composé de trois chambres à feu et une cuisine.

Autre grande salle carrelée, à la suite.

Cabinets d'aisances avec fosse étonché.

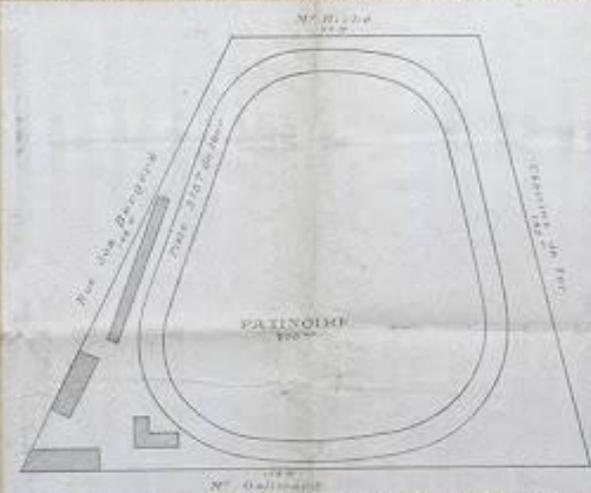
Cave dessous, avec descente de fûts du côté nord du bâtiment.

EAU et GAZ dans ce bâtiment.

4^e Grande construction en bois couverte en ardoises, élevée sur maçonnerie, aménagée en tribune avec gradins.

Autour de la propriété, sauf du côté ouest, plantations de marronniers, tilleuls, etc., âgés de 20 ans.

EAU de la VILLE avec canalisation et regards dans la pelouse.



FACILITE DE RACCORDEMENT AVEC LE CHEMIN DE FER
JOUISSANCE DE SUITE
MISE A PRIX : 60.000 FRANCS

S'adresser, pour visiter, sur place, au Concierge, et pour tous renseignements, à **M. Léon CONTANT**, faubourg Croncels, n° 2, à **Mme veuve HUOT**, faubourg Croncels, n° 176, à **M. G. HUEZ**, Notaire à Troyes, place de la Bonneterie, n° 38, rédacteur du cahier des charges, et à **M. MOINEAU**, Notaire, rue de la Cité, n° 17.

Troyes - Fête enfantine, lâcher de ballons au vélodrome de Croncels

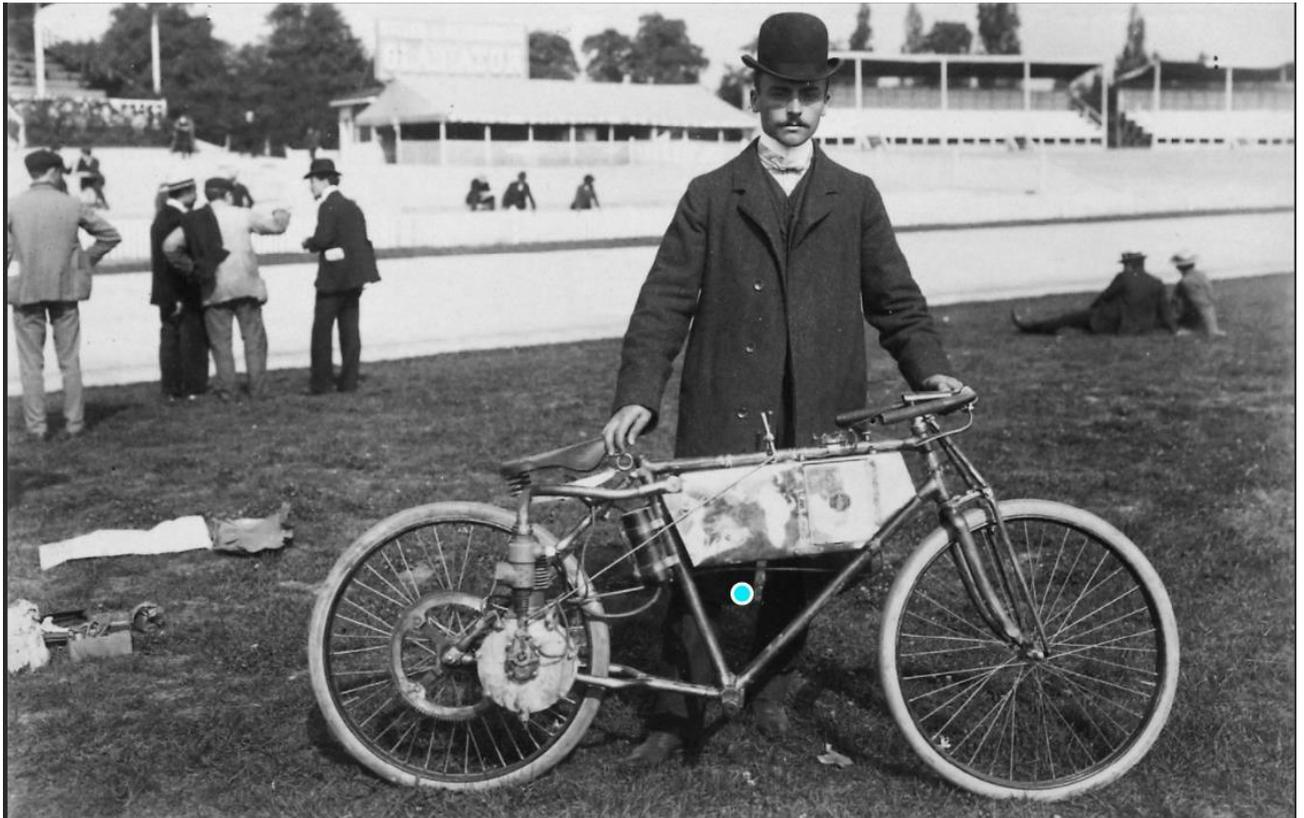


Lâcher de ballons Au Petit Paris - Jorry-Prieur au vélodrome de Croncels



Cottage à Chanteloup. Maison construite par des particuliers avec un moule spécial fourni par Le Cottage Social ou la maison économique. Le concept de la maison économique consistait à profiter des nouveaux matériaux de construction peu onéreux comme le béton pour

Le premier groupe fut construit entre 1919 et 1921, derrière l'ancien vélodrome de Croncels à Troyes, puis en 1920-1922, il fit une expérience à Sainte-Savine. Ces essais feront tache d'huile, puisque quelques temps après, des applications du « système Knap ».



La motocyclette inventée par KNAP

Le vélo de Maurice Garin, vainqueur du tour de France 1903



Maurice Garin et son vélo

GRANDES HEURES DU SPORT À vélo à travers le XX e siècle Désormais objet de notre quotidien, la bicyclette n'a fait son apparition qu'à la fin du XIX e siècle. À l'époque, « la petite reine » marque la société de son empreinte. Du vélodrome de Croncels aux exploits des frères Simon, l'Aube n'a pas échappé à la règle... En 1879, apparaît la première bicyclette équipée d'un système de transmission de la force du pédalage par chaîne. Cette avancée technologique marque le départ d'un engouement pour la « petite reine ». D'abord cantonné à la capitale, le phénomène gagne la province. L'Aube n'y échappe pas. Dès la fin du XIX e siècle, des associations accueillent les amateurs : le Véloce club troyen, la Pédale troyenne, l'Étoile sportive troyenne... La ville s'équipe d'infrastructures. Ainsi, entre 1893 et 1896, naît le vélodrome de Croncels. Un anneau en ciment long de 375 mètres, doté de trois virages et d'une grande tribune en bois. Implantée à l'emplacement de l'actuelle école Paul-Bert, l'enceinte sportive accueille chaque week-end des pointures régionales, nationales, voire internationales. La foule se presse pour acclamer les champions. Le vélo n'est pas le seul à profiter du vélodrome. Galas de gymnastique et fêtes patriotiques s'y déroulent 18 L'AUBE NOUVELLE L n° 52 L été 2005 également. Difficile pourtant de gérer cette structure : les sociétés se succèdent, mais renoncent rapidement. Au début des années 1920, la naissance du vélodrome du Labourat – dit Vélodrome de Champagne – précipite la chute de celui de Croncels. Le nouvel équipement ne tirera pourtant pas son épingle du jeu. UN TISSU ASSOCIATIF DYNAMIQUE Avec des périodes d'inactivité, l'anneau de Croncels « survit » jusqu'en 1932, année de sa démolition. La rue du Vélo constitue la seule trace encore visible de la piste de Croncels. Dans sa chute, le vélodrome emporte les nombreuses courses locales : Troyes-Lesmont, Troyes-Clérey, Troyes-Arcis, Troyes-Saint-Florentin... Seuls les prix de Saint-Lyé et d'Aix-en-Othe subsistent. De son côté, le Paris-Troyes bénéficie désormais des structures de l'UCI Pro-Tour. Si l'épreuve se disputait déjà au début du siècle, c'est en 1959, sous l'impulsion de William Odin, qu'elle acquiert ses lettres de noblesse. Enfin, le tissu associatif reste dynamique avec notamment l'UVA

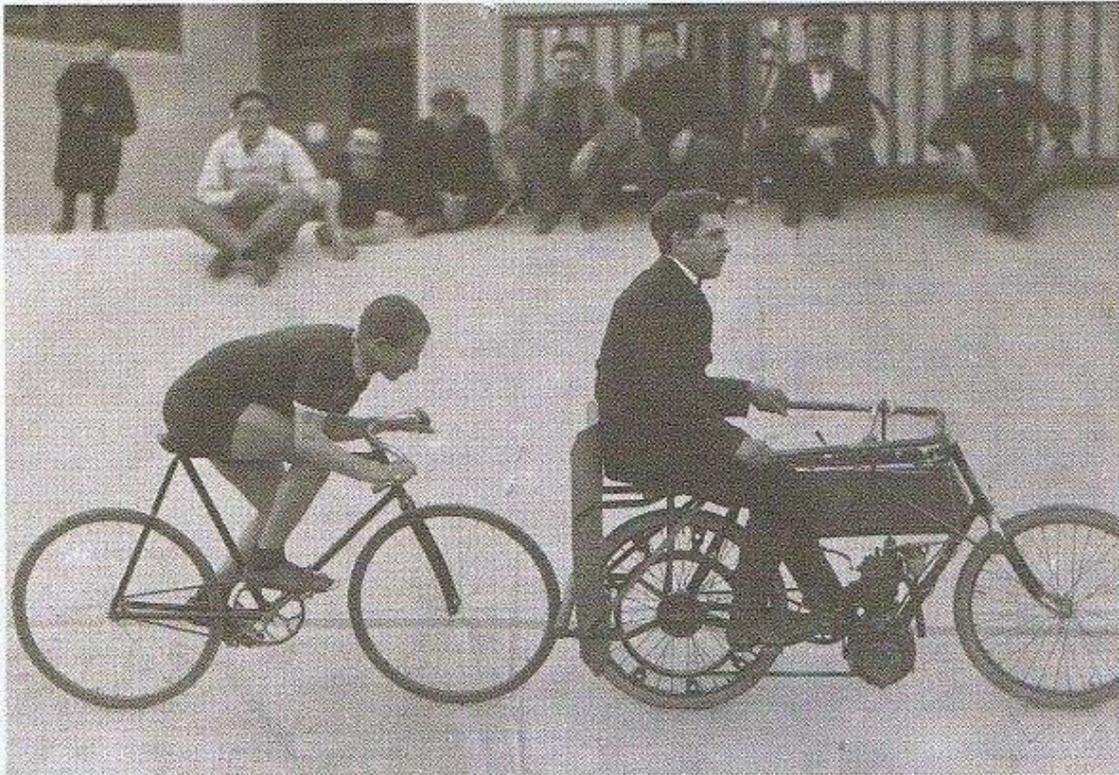
Archives de l'Aube TOUR DE FRANCE 1983. Sur les routes surchauffées du Massif central, Pascal Simon, blessé à l'omoplate, s'accroche pour conserver son maillot jaune. Bidot. Débarqué à Troyes en 1909 alors qu'il n'avait que sept ans, le champion a usé ses fonds de culotte sur les bancs du vélodrome. « À chaque réunion, mon frère Jean et moi étions là, et toujours à la même place, en haut du virage, 30 mètres après l'arrivée », confiait-il à Jacques Margaine (l'Est-Éclair) à la fin des années 1940. De cette époque, Marcel Bidot conservera son amour du vélo. Dès la fin de la guerre, il signe sa première licence au sein de l'UVA. S'ensuit la première course officielle. « Mon père se classe troisième, mais premier des pneus », souligne Yvette Ramella, la fille du champion. Selon l'équipement, on courait à l'époque dans deux catégories : les pneus ou les boyaux, plus performants mais plus chers. Dès le dimanche suivant, il gagne une place. « À cet instant, le cyclisme a déclenché en moi quelque chose qu'aujourd'hui je ne peux expliquer », déclarait-il, toujours à Jacques Dierrey-Saint-Pierre, le jeune Pascal Simon se promet de prendre part un jour à cette course régionale. C'est chose faite dès 1975, sous les couleurs de l'UVCA. En 1979, il passe professionnel. C'est le début d'une longue histoire entre le cyclisme professionnel et la famille Simon. Régis, Jérôme et François ont, eux aussi, réalisé de longues carrières. Et comme les quatre frères ont pris l'habitude de briller sur la grande boucle, forcément, cela laisse des traces. Après une Archives de l'Aube TOUR DE FRANCE CHAQUE WEEK-END, la foule se presse au vélodrome troyen. Quand la boucle passe à Troyes Le 7 juillet, Troyes accueille le Tour pour la huitième fois. Sur les 91 premières éditions, l'Aube n'a accueilli la grande boucle qu'à sept reprises. Malgré une belle tentative signée François Simon en 2000, jamais un coureur aubois n'a réussi à triompher sur ses terres. Dans les années cinquante, alors directeur technique de l'équipe de France, Marcel Bidot gPOUR

(l'Union vélocipédique de l'Aube) – bientôt centenaire– et l'UVCA (Union vélo club de l'Aube). L'Aube a eu son vélodrome et ses courses, et aussi des champions. S'il est un homme qui a bien connu cette piste, c'est Marcel MARCEL BIDOT (À DROITE) EN 1920, à côté de son frère Jean. Il deviendra directeur technique de l'équipe de France. DR

Margaine. LE TOUR DE FRANCE, UNE GRANDE AVENTURE De succès locaux en victoires régionales, Marcel Bidot gagne rapidement la capitale. En 1926, il se présente au départ de son premier Tour de France. « Cela me faisait quelque chose d'y participer. C'était sérieux. J'allais me retrouver pendant un mois en compagnie d'as, moi, petit coureur régional. C'était vraiment la grande aventure », racontait-il. Des Tours, Marcel Bidot en a disputé six comme coureur. À plusieurs reprises, il doit abandonner tout espoir de victoire, après des ennuis mécaniques : championnat du monde, Paris-Roubaix, Paris-Brest-Paris... Champion de France en 1929, Marcel Bidot connaîtra encore le succès, en tant que directeur technique de l'équipe de France. À ce poste, il boucle douze Tours de France, menant à la victoire Robic, Anquetil ou Bobet. Lorsqu'il quitte les pelotons en 1968, Marcel Bidot ne le sait pas encore, mais la relève est d'ores et déjà assurée. À Mesnil-Saint-Loup, alors qu'il assiste émerveillé au



EN SAVOIR PLUS À lire › Cent ans de sport, Troyes, Sébastien Gioffred et Jean-François Knidler, Éd. Office municipal du sport, L'Est-Éclair, 1996. › Marcel Bidot, Souvenirs ou l'épopée du Tour de France, Jacques Augendre. Éd. La Maison du Boulanger, 1996. › Sur la piste du vélodrome de Croncels, Claude Sauvageot, ATEC, janvier 1997. › Les Premiers temps des véloci-clubs de 1867 à 1914, apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914, Alex Poyer, Éd. L'Harmattan, 2003. victoire d'étape en 1982, Pascal entre dans l'histoire du Tour de France en 1983. Alors en jaune, l'Aubois chute. Sévèrement touché à l'omoplate, il continue sa route avant de renoncer dans les Alpes. Régis en 1985, puis Jérôme en 1988, accrocheront eux aussi une étape du Tour à leur palmarès. En 2000, alors que l'arrivée de l'étape est jugée à Troyes, François passe la journée en tête et échoue à quelques centaines de mètres de la ligne. En 2001, le cadet des Simon refait parler de lui sur la grande boucle, endossant cette fois le maillot jaune pendant trois jours. Autre lot de consolation, son titre de champion de France décroché en 1999, 70 ans après Marcel Bidot. Aurélien Robert connaît des En fortunes diverses lorsqu'il passe par Troyes. En 1954, il conduit Bobet à la victoire (photo). En 1960, le souvenir est plus douloureux : il assiste au triomphe de Nencini. Roger Rivière, le leader tricolore, n'a pu défendre ses chances jusqu'au bout. Une chute le contraint à l'abandon. Souvent disputées au sprint, les arrivées à Troyes se sont déroulées boulevard du 14-Juillet (1939, 1987), boulevard Jules-Guesde (1960, 1963) ou boulevard Victor-Hugo (2000). 1954, c'est la piste cendrée du stade de l'Aube qui a accueilli le peloton dans une ville titrée « ville la plus sportive de France ». TROYES. 1 ER AOÛT 1954. Arrivée du Tour de France. Marcel Bidot (à droite), aux côtés de Louison Bobet qui sourit à sa deuxième victoire consécutive. L'AUBE NOUVELLE L n° 52 L été 2005 19 D'après l'histoire Collection M.-F. Solignac ATEC



Une course
au vélodrome
de Croncels

VÉLODROME DE CRONCELS



Depuis longtemps, le cyclisme sur piste est mort à Troyes, tué par les épreuves sur route, classiques ou critériums.

Depuis 80 ans nous n'avons plus d'anneau de ciment ou de bois. Le dernier projet d'une nouvelle piste remonte au lendemain de la Libération, qui prévoyait la construction d'un stade-vélodrome sur un terrain du quartier Blanqui, cédé depuis à l'office d'H.L.M.

Des projets et des promesses furent faits par des personnages plus ou moins

officiels dans l'euphorie des fins de banquets de nos 2 clubs cyclistes, l'U.V.A. et l'U.V.C.A. Mais tout ceci resta lettre morte. Pour les « purs », le cyclisme sur piste, « c'était tout de même autre chose » ! Troyes a eu 2 pistes à sa disposition et c'est cette époque s'étalant sur une dizaine d'années entre la fin de la guerre 14-18 et 1929, au cours de laquelle le gratin du cyclisme sur piste vint se frotter aux coureurs régionaux qui, les frères [Marcel et Jean Bidot](#) en tête, tinrent souvent la dragée haute aux vedettes internationales.

Le vieux ciment de Croncels n'était pas d'un dessin orthodoxe avec ses 4 virages différemment relevés et les « Parisiens » n'y affrontaient jamais sans crainte les locaux qui s'y entraînaient régulièrement et en connaissaient les moindres particularités sur le bout des doigts. Avec sa ceinture de marronniers sa minuscule et vétuste tribune en bois, son speaker n'avait à sa disposition qu'un modeste entonnoir à l'aide duquel il claironnait les annonces aux 4 coins de la piste. Avec ses officiels, starter, juges à l'arrivée, commissaires conscients de l'importance de leur tâche, ses soigneurs, et, évidemment ses coureurs aux maillots de soie rayonnants, le vélodrome était aux beaux dimanches de la belle saison, le rendez-vous préféré des sportifs troyens. Tour à tour les 2 fanfares de trompettes de l'époque, l'Etoile et l'Etendard aux musiciens empanachés, secouaient de leurs cuivres la torpeur du peloton, dans les épreuves de longue haleine, aidés en cela par les « populaires » tapant à tour de bras sur les balustrades, les panneaux publicitaires en zinc servant d'instruments...

La pluie, était l'ennemi déclarée des meetings cyclistes. Que de réunions noyées sous des averses, terminées à la nuit tombante après une longue interruption, l'essence enflammée sur le ciment hâtant la reprise du programme ! Mais leur persévérance, leur amour de « la petite reine », avaient raison de toutes ces embûches et le plateau qu'il présentait au public troyen, était de tout premier ordre.

Défilèrent sur la vieille piste troyenne toutes les vedettes de l'époque dont le quartier général était le Parc des Princes, à Paris, avec l'anneau de 666 m. de tour. Il y avait des Suisses, des Hollandais, des Italiens, des Anglais...

Vitesse, éliminations, courses de primes – des primes de la pièce de 10 f... au kilo de pot-au-feu ! -, poursuite, individuelle à l'américaine et la classique américaine en plat de résistance, figuraient aux programmes où, naturellement, étaient inscrits les coureurs locaux : Marcel et Jean Bidot étant les vedettes à part entière, avec les frères Dumontier, Fernand Comparini, Simonnet, Sébille, Bonnet, Goffin, Pérou, Périat, Choiselat, Millot, Egret, Gilet, Kamm qui fut le premier Troyen à disputer le Tour de France...

Hélas, le public, sollicité d'autre part, vint à bouder ce qu'il avait adoré.

Paradoxalement, c'est ce moment que choisit un cafetier du Canal, M. Foix, pour édifier une seconde piste, en bois, celle-ci, au Labourat, entre le bras de Seine et l'usine Herbin, sur un terrain où jouait l'équipe de foot des Patronages laïques. Une piste moderne avec 2 virages relevés et de courtes lignes droites, et dont les gradins et la tribune étaient beaucoup plus confortables que ceux de Croncels. Pour ce dernier, ce fut le glas, mais le nouveau vélodrome, n'eut qu'une courte existence. Il eut cependant le mérite de présenter aux amateurs de véritables courses derrière grosses motos. Aujourd'hui, un groupe scolaire s'est installé à Croncels, et au Labourat, des [Jardins Ouvriers](#) se sont implantés.

La tribune de la piste du Labourat fut remontée au Stade de l'Aube et dite « d'honneur ».

« Une tribune, mais aussi des souvenirs qui sont restés pour nos parents », ainsi que me le rappelait mon père, qui fut secrétaire du Cyclo-Club se Troyes. D'après Jacques Schweitzer

NOS CHAMPIONS

MARCEL BIDOT



Avant la guerre 1914-1918, le cyclisme occupe à Troyes, la première place.

L'Union Vélocypédiste de l'Aube est le plus ancien club cycliste de la région Champagne-Ardenne. Sa création remonte à 1906.

De ce club va émerger une pléiade de jeunes champions.

Un homme a marqué à tout jamais de sa personnalité l'histoire du club : Marcel Bidot.

Le jeune Marcel Bidot naît le 21 décembre 1902.

Il a un impressionnant palmarès :

Champion de Champagne des 100 km sur route, il est champion de l'Aube en 1920, et remporte toutes les épreuves auxquelles, il participe : le grand prix de l'U.C.A., le Trophée de France, le grand prix de l'Union vélocipédique de l'Aube, le prix Henriot, le championnat de l'Aube des 100 km, le prix du Commerce et de l'Industrie, l'éliminatoire du championnat de France...



En 1920, il est 1er Troyes-Arcis et Saint-Florentin-Troyes.

En 1922, il triomphe dans le Paris-Rouen, le circuit de Touraine et le G.P. D'Epervain.

En 1923, 1er au circuit de Touraine et du Trophée du Petit Journal.

1924 : 1er Paris-Bourges et du G.P. Favor.

1925 : 1er Paris-Montargis, G.P. du Souvenir à Dijon, du Reims-Troyes, du G.P. Thomann.

1926 : 1er du G.P. Thomann.

Dès 1926, Marcel Bidot participe au Tour de France.

1927 : 1er de la 2^e étape du Trophée de Champagne.

1928 : 1er Marseille-Lyon et de la 5^e étape du Tour de France.

1929 : Champion de France sur route, 1er de la 1^{ère} étape de la Vuelta al Pais Vasco, 1er de la 12^e étape du Tour de France et finit 5^e lors du championnat du monde.

1930 : 1er du Bol d'Or à Béziers, et 5^e du Tour de France.

1931 : 1er du circuit de l'Allier.

1932 : 1er Poitiers-Saumur-Poitiers.

1933 : 1er G.P. de la Ruche Moderne.

1934 : 1er du Paris-Troyes, du G.P. de Torcy à Sedan, de Saint-Lyé et du G.P. de la Ruche Moderne.

1936 : 1er du Grand Tour des Vosges et du G.P. du Petit Haut-Marnais.

En 1942 et 1945, 1er du G.P. de Troyes.



1932



En 1954, Marcel Bidot devient directeur de l'équipe de France et sélectionneur national de 1953 à 1961, de l'équipe de France sur la Grande Boucle et de l'équipe de France aux championnats du monde en 1967 et 1968.

Son nom reste associé à celui de Jacques Anquetil, dont il a été le directeur technique pour l'équipe de France. En 1957, l'équipe de France avec Jacques Anquetil comme leader fait un triomphe avec douze étapes remportées sur vingt-trois. Ils gagnent le maillot vert avec Forestier et la victoire par équipes.



En 2003, Marcel Bidot est choisi comme figure emblématique à Troyes, lors du passage du Tour de France du Centenaire.

En principe, il buvait une demi-bouteille de champagne avant de courir !

Il décède le 26 janvier 1995, à Saint-Lyé.

La ville de Sainte-Savine donne le nom



de Marcel Bidot à un Mail.

Marcel aurait été heureux de participer au passage du Tour de France à Troyes en juillet 2017, et de se régaler en lisant le journal " L'Est-Eclair " sur ces prestigieuses journées.

Depuis l'été 2017, labellisée "Territoire vélotouristique", Troyes Champagne Métropole

recèle une myriade de voies cyclables. Troyes et son agglomération sont traversées par plus de 100 km de voies douces.



Sur le bandeau du bas de chaque page, vous cliquez sur

"[Plan du site](#)", qui est la table des matières, et vous choisissez le chapitre qui vous intéresse. D'après Jacques Schweitzer

François Simon, né le 28 octobre 1968 à Troyes, est un ancien coureur cycliste français,

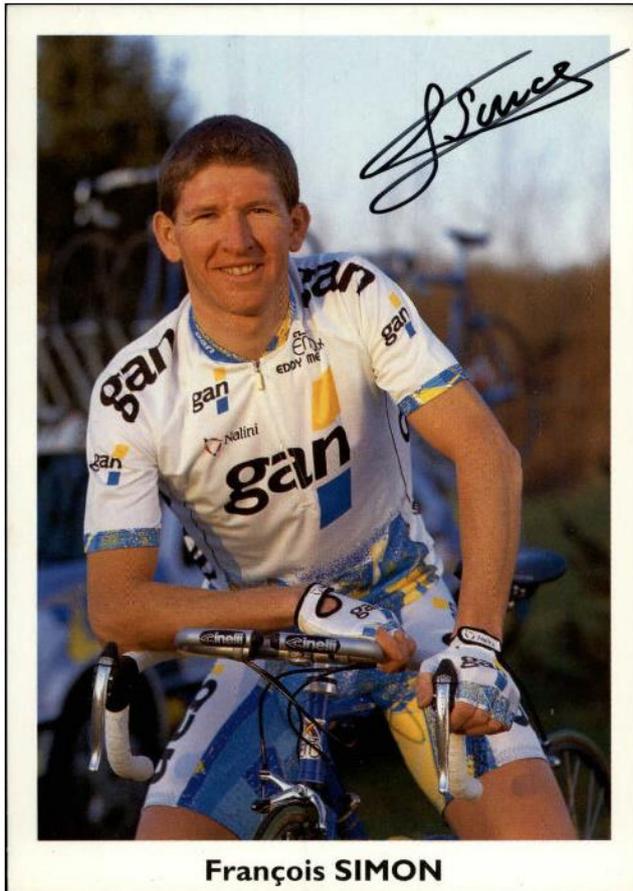


Marcel Bidot
et André Leducq
dans le tour
de France
en 1927

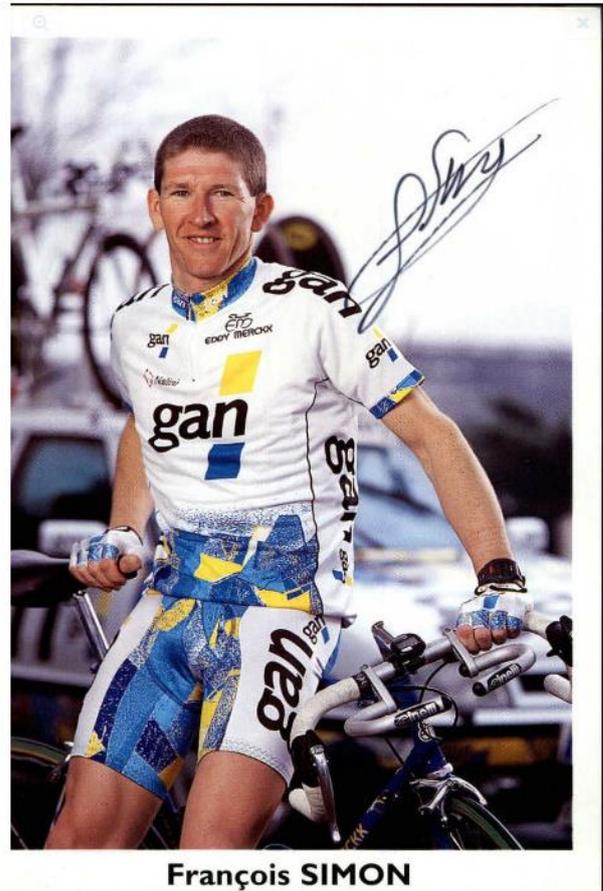


Marcel Bidot,
5^e au général
du Tour de France
1930, gagné par
André Leducq.
De gauche à droite
(l'équipe de France) :
Pierre Magne,
Marcel Bidot,
Merviel,
André Leducq,
Charles Pélissier
et Antonin Magne

professionnel de 1991 à 2002. Il a été champion de France de cyclisme sur route en 1999. Issu d'une famille nombreuse, François Simon est le frère de Régis, Pascal et de Jérôme, tous trois coureurs cyclistes professionnels. Le 27 juin 1999, François Simon remporte le championnat de France de cyclisme sur route à Charade dans le Puy-de-Dôme. Le 27 juin 1999, François Simon remporte le championnat de France de cyclisme sur route à Charade dans le Puy-de-Dôme. François Simon s'illustre notamment sur le Tour de France 2001: après avoir pris part à une échappée arrivée à Pontarlier avec plus de 35 minutes d'avance sur le peloton lors de la 8e étape, il endosse le maillot jaune à l'Alpe d'Huez au soir de la 10e étape, dix-huit ans après l'abandon de son frère Pascal. François le conserve pendant trois jours, jusque dans les Pyrénées, et il termine à la 6e place du classement général, premier coureur français de cette Grande Boucle.



François SIMON



François SIMON

CYCLES TROYENS : RETOUR SUR 125 ANNÉES DE VÉLO

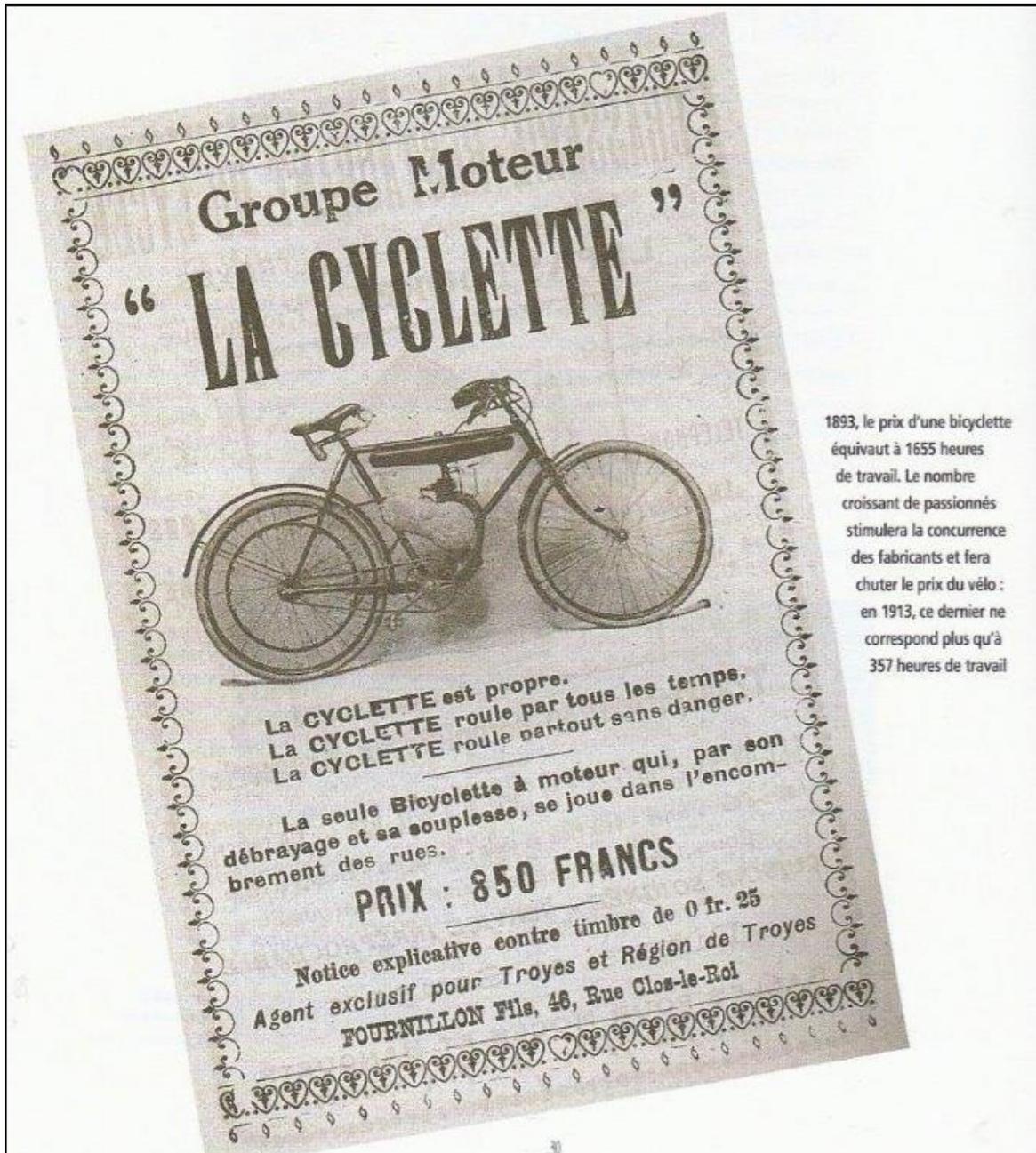
Maison Venon-Laurent, Ets Jaillant-Venon, Cycles troyens... Depuis 1894, la saga vélocipédique troyenne se poursuit, marquée il y a quelques jours par un déménagement de la rue Georges-Clemenceau au mail des Charmilles.



Arrivage de Marchandises

La «mythique» carte postale de la maison Venon-Laurent au début du XXe siècle: un commerce devenu plus tard une «institution» emblématique du centre-ville de Troyes.

C'est dans un nouveau magasin installé au 56 du mail des Charmilles que se poursuit depuis le 2 février [une saga vélocipédique](#) qui a débuté à Troyes à la fin du XIXe siècle.



Tandem Derny: êtes-vous bi ?

Vous connaissez tous les [Derny ces vélos à moteur prévus au départ pour entraîner les cyclistes](#). Surfant sur l'énorme succès des vélos tandem lors des congés payés en 1936, Derny s'écarte des vélodromes en présentant [un tandem pour le tourisme](#) qui s'affirme, dans l'immédiat après-guerre, comme le véhicule idéal pour des vacances sportives et familiales.



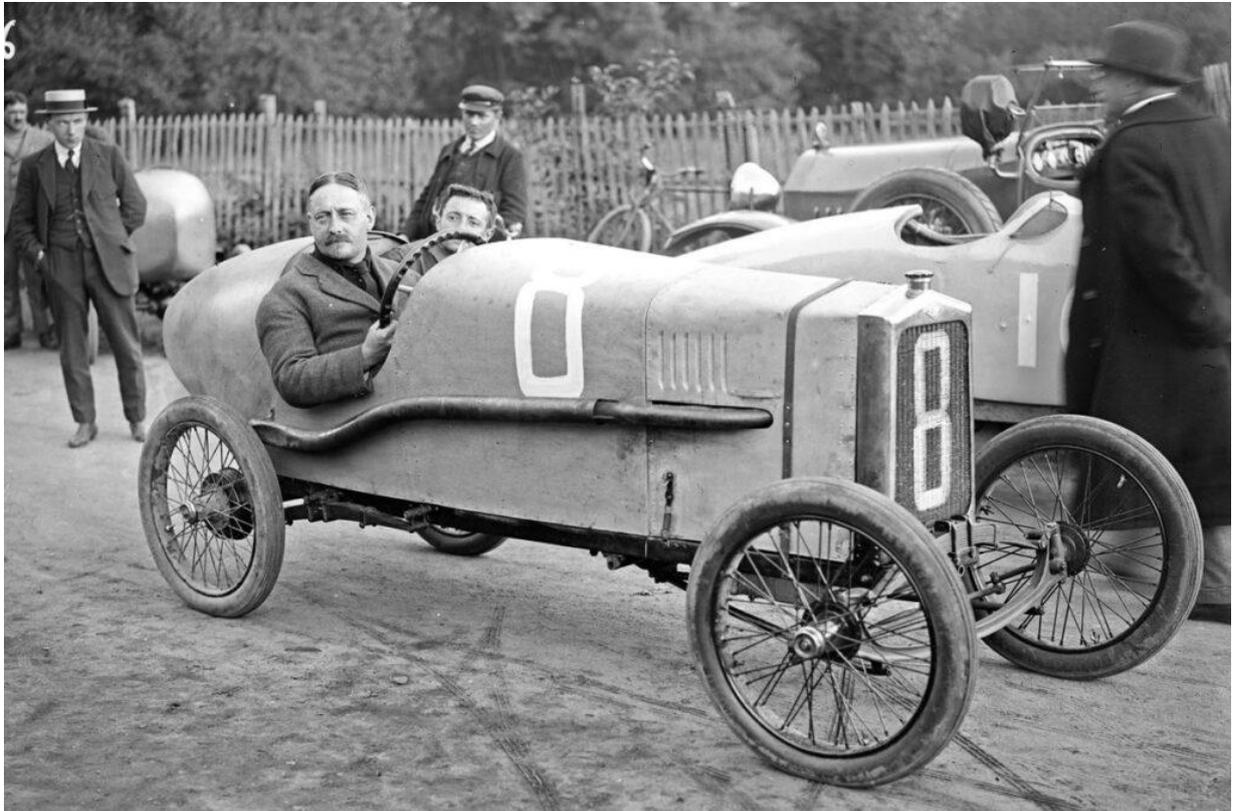
Paré pour des vacances économiques. (Photo Motociclismo d'Epoca)

Léon Dery, né en 1881, devient un coureur cycliste de renom puis passe à la moto. En 1901, il s'engage au *Paris-Berlin* puis, sur une **Lamaudière et Labre**, finit 4e des 100 km à motocyclette au Parc des Princes et participe à la *course de côte de Gaillon*. L'année suivante, Il remporte la *course de côte de Laffrey* sur une **Autocyclette Clément** le 20 juillet, puis la première *course de côte du mont Ventoux* avec la même moto et Il bat un record sur le *kilomètre lancé à Dourdan*. En 1903, c'est cette fois un record du monde qu'il établit à 98,63 km/h à *Ostende*, Sur sa Clément bicylindre, il finit ensuite 6e au *Paris-Madrid* et remporte les 500 m de Dauville. Devenu pilote officiel pour les **Motocyclettes Werner** en 1904, il s'illustre entre autres en 1904 dans la course *Paris-Bordeaux-Paris*. On le retrouve sur des motos **Peugeot Paris-Nice** avec Paco Abadal, agent Hispano Suiza à Barcelone et son ancien co-équipier chez Clément en 1905. Il remporte la *coupe Mundo Sportivo* à Barcelone en 1906 et 1907 puis la *coupe Sportmen's sport* en 1908. Fini pour la moto, **Léon Dery passe sur quatre roues** avec **Hispano Suiza** puis remporte une de ses dernières grandes victoires, le 2e GP automobile de Belgique sur une **Imperia**.

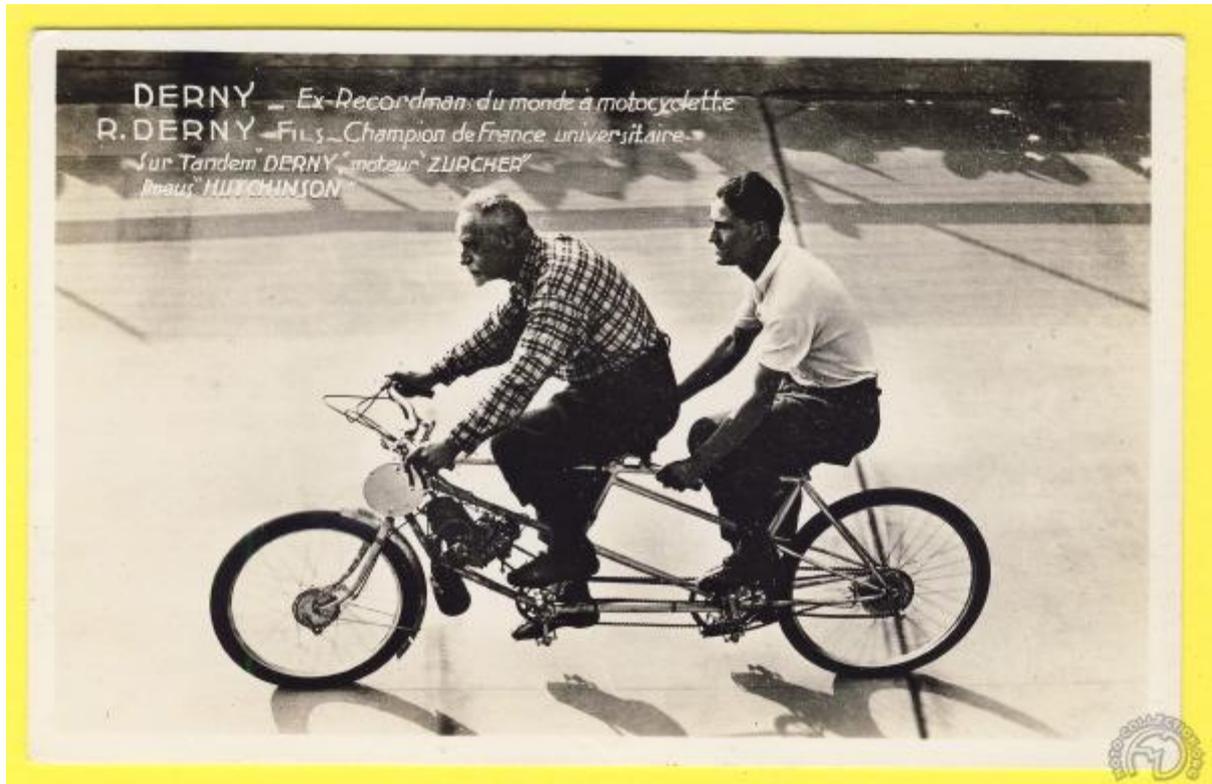
Léon Dery, qui a quitté Barcelone en 1911, s'est marié à Paris et a eu deux fils René en 1915 et Roger en 1917. Après sa brillante carrière de pilote moto puis automobile, **il devient constructeur en 1930** à Vichy. La petite marque s'installe ensuite à Paris dans le 12e arrondissement, ne tarde pas à se faire un nom et une réputation à l'occasion de la course cycliste Bordeaux-Paris de **1938 où un nouveau règlement permet l'homologation de motos d'entraînement dites « stayers » de petite cylindrée**. Les motos entraînant les cyclistes sur piste existaient en effet bien avant la marque Dery, mais il s'agissait dans les premiers âges de machines monstrueuses animées par des moteurs allant jusqu'à

4 200 cm³ qui permettaient à leur cycliste suivant collé contre un rouleau derrière la moto de dépasser les 100 km/h.

Un grand merci à Michel Bertrand pour ses notes sur la carrière de Léon Dery

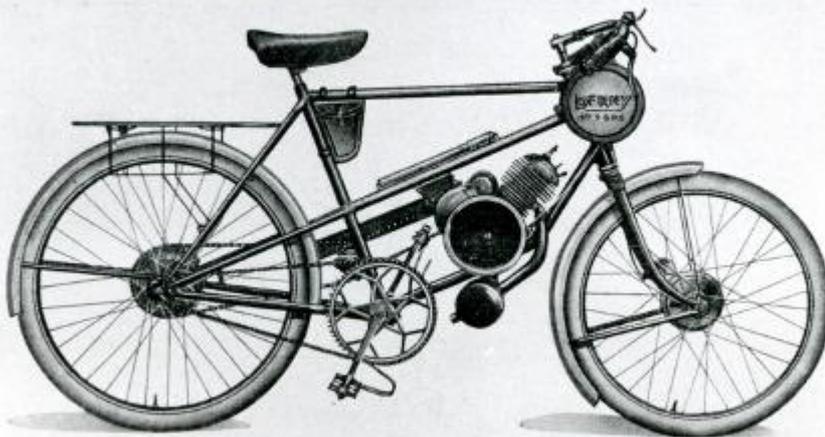


Léon Derny sur son Autocyclette Clément bicylindre de 424 cm³ au départ du Paris-Madrid le 22 mai 1903. 35 motos et 15 marques étaient engagées dont 4 Clément. Celle de Léon Derny est 6e lorsque la course est arrêtée à Bordeaux après de multiples accidents et 8 morts dont Marcel



Renault. (Photo Jules Beau /BNF Gallica) Léon Derny sur EHP au Grand Prix des cyclecars au Mans

LE CYCLOMOTEUR " DERNY "



Moteur 2 temps, à double tubulure d'échappement. Cylindrée 98 cm³. Allumage par magnéto. Changement de vitesse incorporé dans le bloc. Débrayage très doux par disques. 2 vitesses et point mort. Silencieux. Deux freins sur moyeux. Pneumatiques confort renforcés. Garde-boue. Réservoir contenance 6 litres. Selle large à nappe de ressorts. Carters. Chromage généralisé sur toutes pièces polies. Sacoche avec outillage de bord. Porte-bagage permettant d'adapter des sacoches. Email noir, jaune ou bleu :

Poids : 30 kilogs environ



16/9/1922 (©BNF-Gallica-agence Rol) - Le DERNY 100 type Bordeaux-Paris de 1938. Léon et Roger DERNY sur leur production illustrée par une carte postale publicitaire.

En route pour les congés payés !



Après s'être aperçus qu'un entraîneur format « armoire à glace » montant une moto suffisamment puissante pouvait couper le vent de la vitesse à un tel point que la qualité du cycliste suiveur devenait secondaire, les organisateurs viennent en effet de limiter la cylindrée de ces motos de stayers à 100 cm³ et cette nouvelle réglementation va faire la fortune des établissements DERNY. Sa machine d'entraînement animée par un petit 98 cm³ Zurcher, peu puissant, mais sobre et fiable, est aussi facile à seconder d'un coup de jarret opportun. Le rôle du cycliste comme celui de l'entraîneur entrent dans une nouvelle ère et l'ensemble est si efficace que l'on voit du coup bien des coureurs de second rang terminer en vainqueurs.

Fort de ses premières expériences construites à l'unité, DERNY se lance dans une production en petite série en 1939 avec, en sus des stayers dédiés à la course, des versions routières en solo et en tandem. Gloire internationale pour notre industrie motocycliste nationale, ce tandem DERNY magnifiquement restauré est la fierté d'un collectionneur italien. (Photo Motociclismo d'Epoca)



Le tandem du début des années 50 avoue son âge et expose ses chaînes.

Le Deryn est, avant tout, un vélo ou un tandem destiné aux cyclistes amateurs de longues randonnées et de camping ; le moteur n'est là que pour assurer une aide (certes énergique) au pédalage. Le Deryn, dans ses versions mono ou biplace, est constitué d'un robuste cadre renforcé



et entretoisé par des tubes supplémentaires. Le moteur est logé entre les genoux du pilote, fort occupé par toutes les commandes reportées sur le guidon: freins avant et arrière, embrayage, deux vitesses et dérailleur. La transmission se fait par une chaîne d'une longueur démesurée en particulier sur le tandem, côté gauche. À l'opposé, une classique chaîne vélo entraîne la roue avec un dérailleur trivitesse.



Les vacances de l'après-guerre

Derny FS et Peugeot P112 en 1946.



Et même en famille en 1949 réussiront-ils tous à monter ?

En 1953 le tandem classique à cadre tubes se double d'une version Grand Tourisme avec un nouveau moteur Zürcher 100 cm³ (48,5 x 54 mm) déplacé vers l'arrière et une grosse poutre supérieure qui semble rapportée au-dessus du cadre classique et fait office de réservoir d'essence. Le phare est élégamment placé dans le prolongement de cette poutre et ce GT est livré avec suspension avant à roue poussée et anneaux Neiman qui n'est qu'une option sur les autres modèles. Ce nouveau bloc moteur abandonne la transmission primaire par engrenages pour une transmission par chaîne silencieuse en bain d'huile et le tandem GT passe de 38 à 48 kg.



Le tandem pouvait recevoir en option la suspension à roue poussée et anneaux



Neiman.

Révolution en 1953, le tandem Grand Tourisme : nouveau cadre, nouveau moteur et nouveau style... il arrive malheureusement trop tard.

L'ancien...

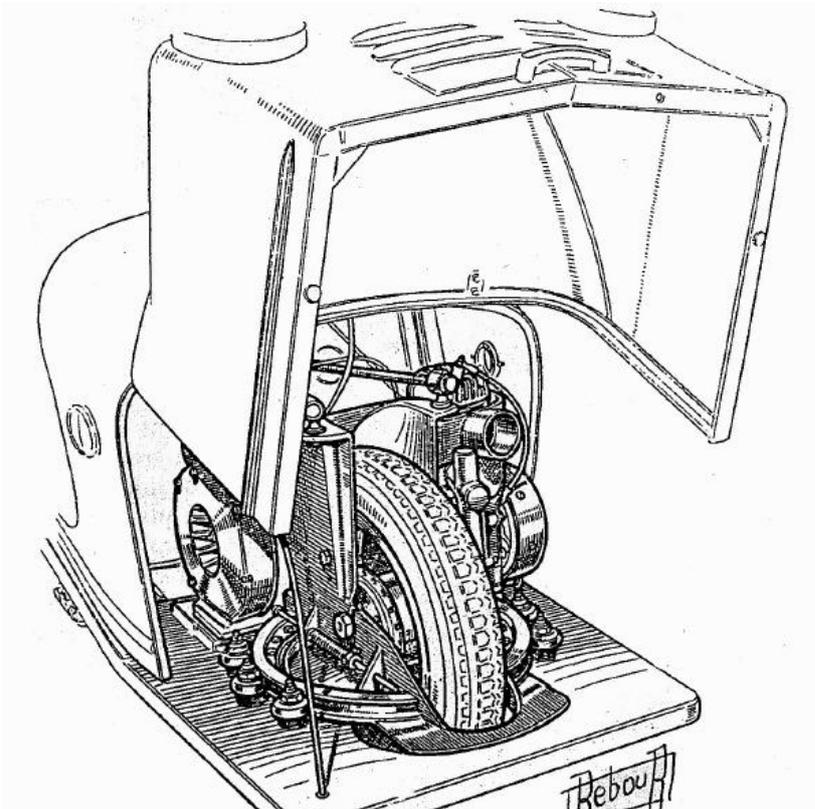
... et le nouveau.

Le succès est tel que le nom de la marque passe dans le langage courant comme frigidaire ou mobylette et l'appellation *derny*, écrite sans majuscule, désigne la plupart des modes d'entraînement des cyclistes derrière une petite moto d'entraînement. Au début des années cinquante, Derny tente de séduire de nouveaux marchés et présente au salon de Paris de 1952 un scooter aberrant habillé d'une carrosserie type automobile et doté d'un ensemble moteur sur la roue avant monté sur rail circulaire pour assurer la direction. Il ne sera, on s'en doute, jamais produit, mais le prototype, m'a-t-on assuré, existait toujours dans un vieux pavillon en bord de Seine vers Asnières dont je finis par trouver l'adresse... **trop tard, les pelleteuses avaient ratissé le terrain pour faire un immeuble !** La marque, en grande difficulté financière, passe en 1955 dans les mains de l'industriel Robert Fenwick importateur des hélicoptères américains Bell et surtout connu pour ses engins de manutention Fenwick va tenter lui aussi d'élargir sa production avec un 50 cm³ bientôt décliné en 65, 70 et 100 cm³ et qui se transforme finalement en 125 avec la très connue et très originale Taon dessinée par Roger Tallon qui ne sera malheureusement pas un grand succès commercial. La production revient donc à son Derny original produit jusqu'à la faillite de ma marque en 1958. Changement d'époque, aujourd'hui, on n'appelle plus ce type d'engin un *derny*, mais un *burdin*, d'après le nom de la marque française créée par Alain Burdin qui a pris la suite de Derny et qui est aujourd'hui fabriqué par Arie Simon en Hollande.



Le scooter 125 cm³ Derny présenté au salon de Paris 1952.

Il ressemble à une auto scooter de manège de foires.



La superbe illustration de Daniel Debour montrant comment tout l'ensemble moteur et roue tourne sur un rail circulaire ! Il ne sera évidemment jamais produit.

Le Deryn Taon
125 de 1957-58.



" LE DERNY "

Breveté S. G. D. G.

Un merveilleux engin utilitaire et de tourisme

Simple — Sûr — Rapide — Sportif — Economique

Le Derny est l'heureux conjugué du meilleur moteur et du meilleur homme. Il n'est ni permis de conduire, ni carte grise, ni limite d'âge. Sa construction est légère (poids au total sans 100 kilogrammes) et tout cycliste peut, avec le "Derny", se déplacer avec aisance et rapidité, même en montagne, et supporter son effort d'action dans des proportions qui lui étaient précédemment interdites, et cela sans effort, même avec des bagages.

Caractéristiques : L'établissement de tous les organes a été l'objet d'études perfectionnées. Le cadre, notamment, a été étudié d'une manière qui lui assure une super-rigidité, en vue d'un usage utilitaire ou de grand tourisme.

Le Moteur est de type 2 temps qui a fait ses preuves dans toutes les courses où il a été engagé. Il ne nécessite aucun réglage, ni aucune intervention spéciale.

Grâce à la simplicité de son montage, ainsi qu'à sa parfaite adaptation aux conditions de la route, les plus difficiles, ainsi qu'à la vitesse élevée des déplacements, le "Derny" est un engin qui convient à tous les usages de tourisme, ainsi qu'à tous les déplacements rapides. Sa réserve de puissance constituée en son moteur assure l'absence de toute panne, même dans les conditions les plus défavorables.

Chaudière (L. 400).

On ne peut du reste que citer quelques-uns des extraits de Presse qui ont pu être publiés pendant la période qui a précédé sa fabrication en série, laquelle n'a cessé de faire connaître que toujours les expériences les plus sévères ont été faites et confirmées d'une manière définitive.

Le "DERNY" — 28-36, Rue du Botroge — PARIS (20^e)
S. G. D. G. (157.461-6)
Géorges FASSON & Co

Notice sur le " DERNY " et le " DERNY-TANDEM "

(Brevetés S. G. D. G.)

Après avoir constaté les progrès du meilleur moteur et du meilleur homme, nous avons pu nous rendre compte de la possibilité de construire un engin utilisable, et qui soit capable de supporter son effort d'action dans des proportions qui lui étaient précédemment interdites, et cela sans effort, même avec des bagages.

Qu'est-ce que le " DERNY " ?
C'est un engin utilitaire et de tourisme, qui a fait ses preuves dans toutes les courses où il a été engagé. Il ne nécessite aucun réglage, ni aucune intervention spéciale.

Le " DERNY " est simple ?
Oui, car sa construction est très simple, et il n'est ni permis de conduire, ni carte grise, ni limite d'âge.

Le " DERNY " est rapide ?
Oui, car il est capable de supporter son effort d'action dans des proportions qui lui étaient précédemment interdites, et cela sans effort, même avec des bagages.

Le " DERNY " est économique ?
Oui, car il ne nécessite aucun réglage, ni aucune intervention spéciale.

Le " DERNY " est sûr ?
Oui, car sa construction est très simple, et il n'est ni permis de conduire, ni carte grise, ni limite d'âge.

Le " DERNY " est sportif ?
Oui, car il est capable de supporter son effort d'action dans des proportions qui lui étaient précédemment interdites, et cela sans effort, même avec des bagages.

Le " DERNY " est utilisable ?
Oui, car il est capable de supporter son effort d'action dans des proportions qui lui étaient précédemment interdites, et cela sans effort, même avec des bagages.

Le " DERNY " est léger ?
Oui, car sa construction est très simple, et il n'est ni permis de conduire, ni carte grise, ni limite d'âge.

Le " DERNY " est robuste ?
Oui, car sa construction est très simple, et il n'est ni permis de conduire, ni carte grise, ni limite d'âge.

Le " DERNY " est agréable ?
Oui, car il est capable de supporter son effort d'action dans des proportions qui lui étaient précédemment interdites, et cela sans effort, même avec des bagages.

Le " DERNY " est pratique ?
Oui, car il est capable de supporter son effort d'action dans des proportions qui lui étaient précédemment interdites, et cela sans effort, même avec des bagages.

Le " DERNY " est agréable ?
Oui, car il est capable de supporter son effort d'action dans des proportions qui lui étaient précédemment interdites, et cela sans effort, même avec des bagages.

Le " DERNY " est pratique ?
Oui, car il est capable de supporter son effort d'action dans des proportions qui lui étaient précédemment interdites, et cela sans effort, même avec des bagages.

Le "DERNY" a fait la bicyclette de demain
Propriété de la Société Industrielle de Paris (S.I.P.) - 28-36, Rue du Botroge, Paris 20^e

LE CYCLOMOTEUR " DERNY "



Moteur 2 temps, à double tubulaire d'échappement. Cylindres 98 cm³. Allumage par magnéto. Changement de vitesse incorporé dans le bloc. Démarrage très doux par disque. 2 vitesses et point mort. Silencieux. Deux freins sur moyeux. Pneumatiques confort renforcés. Garde-boue. Réservoir contenance 5 litres. Selle large à rappe de ressorts. Carters. Chromage généralisé sur toutes pièces peignées. Sacoche avec outillage de bord. Porte-bagage permettant d'adapter des sacoches. Email noir, jantes ou bleu.

Poids : 30 kilos environ

Prix : ~~3.985 francs~~
3.985 francs

LE CYCLOTANDEM " DERNY "



Moteur 2 temps, à double tubulaire d'échappement. Cylindres 98 cm³. Allumage par magnéto. Changement de vitesse incorporé dans le bloc. Démarrage très doux par disque. 2 vitesses et point mort. Silencieux. Deux freins sur moyeux. Pneumatiques confort renforcés. Garde-boue. Réservoir contenance 4 litres. Selle large à rappe de ressorts. Carters. Chromage généralisé sur toutes pièces peignées. Sacoche avec outillage de bord. Porte-bagage permettant d'adapter des sacoches. Email noir, jantes ou bleu.

Poids : 38 kilos environ

Prix : ~~4.485 francs~~
4.485 francs

QUELQUES EXTRAITS DE PRESSE

Le " DERNY " est merveilleusement stable

Le DERNY naviguant sur la pellicule dérapante de la grande route s'est conduit comme un grand. Dans les descentes très rapides de la vallée de Chevreuse, le léger engin guidait les vingt-cinq hommes à 20 à l'heure. Tous riant de partout.

JACQUES OUBOUET L. 4160

Le bel avenir du tandem " DERNY "

Le tandem DERNY deviendra vite la voiture populaire, car il permet de grands déplacements sans fatigue. Une de belles excursions à faire avec un tandem DERNY... Le rayon d'action sera considérablement agrandi.

FRAN LEULLIOT L. 4160

Le vélo de l'avenir

Le public fut étonné de voir ce grand sportif aux cheveux blancs évoluer devant lui à vitesse à l'heure et plus, avec une aisance qui en dit plus long que tous les discours sur l'impression de maniabilité, d'aisance, d'absolute sécurité, de confort même basés sur l'admirable petit engin qui, d'ores et déjà, recule — et de loin — les limites des possibilités du cyclisme, de ce cyclisme qui, demain, sillonnera nos routes à des milliers d'exemplaires, parce que la révélation d'aujourd'hui, c'est, au bout du pas, le vélo de l'avenir.

A. PAPET (Lyon-Sport)

Le " DERNY " et le tourisme

Peut-on concevoir le prodigieux développement du tourisme auquel nous allons assister ? Bien des cyclotouristes qu'effraient les longues balades, parce que ne possédant que de faibles moyens matériels, vont pouvoir envisager de longues randonnées. L'un pourra sur ce robuste vélo qu'équipe un léger moteur, ne plus se soucier de bagage indispensable ; il n'y aura plus à renoncer à cet exercice merveilleux de la pédale qui accorde joie et santé pour pouvoir aller vite et loin, puisque désormais on emploiera intelligemment un formidable " longuet " ; un atout de vitesse interdites, même au grand sa du vélo.

PAUL ESPEIT (" Cycle-Sport ")

Le " DERNY " est une bicyclette

Du point de vue utilitaire, le champ de DERNY est extrêmement vaste ? Songez que le simple aspect d'un léger moteur monté entre les jambes de quinzaine et qui se soit son âge, une bicyclette qu'il pourra conduire en présence à toutes les heures et sans être fatigué. C'est pourquoi dans son esprit journalier, le cyclotouriste DERNY doit obtenir un grand succès et celui qui le cherche un sportif, en tourisme, en promenade, en travail, doit être considéré comme un cycliste et non comme un motocycliste.

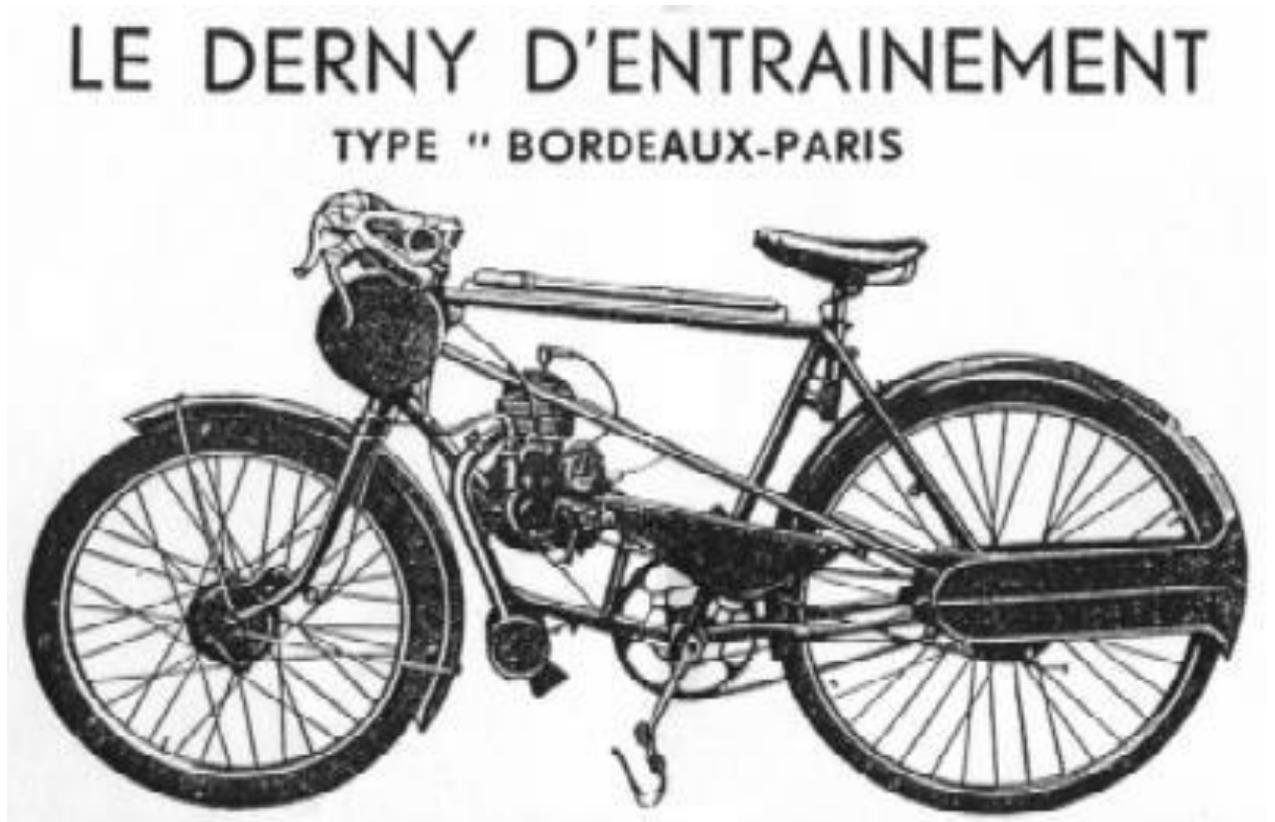
BENE CHESAL (" Journal de F. F. F. ")

Derny est le nom de marque d'un ancien constructeur français de motos légères qui s'appelait Roger Derny. L'entreprise *Roger Derny et Fils* a été créée à Vichy en 1930 et fermée en 1958.

À cette époque, la société avait tenté de se relancer, en se présentant sur d'autres marchés que son créneau principal des motos d'entraîneur cyclistes en produisant une élégante moto légère semi-carénée nommée « le Taon » (clin d'œil à la Vespa italienne qui signifie « guêpe » en français) dont le dessin étonnamment moderne était dû au designer Roger Tallon, devenu célèbre par la suite, notamment pour ses études sur le TGV.

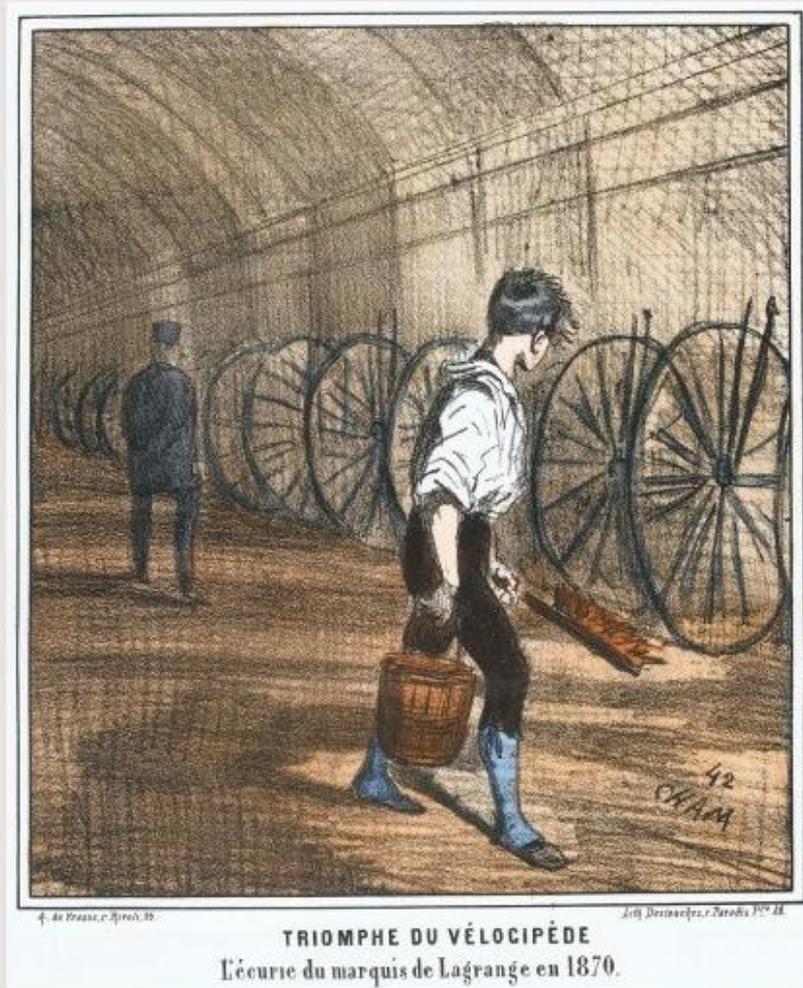
Le succès ne sera pas au rendez-vous. Les **années 1960** verront la petite auto d'occasion éliminer la moto du marché, jusqu'aux **années 1970** et à la déferlante des motos **japonaises**, dans un contexte d'**embouteillages urbains**, mais le Taon dery, par sa rareté et son « look » original, deviendra une pièce de collection assez recherchée.

D'après : <https://www.moto-collection.org/blog/tandem-dery-etes-vous-bi/>



	<p>Comptoir Général de Cycles Henri CLERGE, Constructeur ——— TROYES ——— <small>Reg. Com. TROYES 1099-1</small></p> <p>VENTE EXCEPTIONNELLE D'UN LOT DE BICYCLETTES GARANTIES à enlever de suite</p> <p>DÉSIGNATION : Cadre autogène, Gardes-boue, Pédales et moyeux garantis - Selle extra - Sacs - Accessoires - Email noir - Filets or.</p> <table border="0"> <tr> <td>Modèle Homme.....</td> <td>230.-</td> </tr> <tr> <td>Modèle Dame, double col.....</td> <td>250.-</td> </tr> <tr> <td>Modèle Course, arrière droit pattes reversibles, vert ou bleu filets or, sans garde-boue</td> <td>250.-</td> </tr> <tr> <td>avec — —</td> <td>255.-</td> </tr> </table> <p><i>Paiement contre remboursement à tous nouveaux clients, ne fournissant pas les références nécessaires.</i> <i>Paiement 30 jours net, pour tous les clients ayant un compte ouvert à la Maison, ou fournissant toutes les références d'usage.</i> <i>Ces prix ne sont valables que pour une commande immédiate.</i></p>	Modèle Homme.....	230.-	Modèle Dame, double col.....	250.-	Modèle Course, arrière droit pattes reversibles, vert ou bleu filets or, sans garde-boue	250.-	avec — —	255.-	<p>COMPTOIR GÉNÉRAL CYCLES PRESTER Henri CLERGE, Constructeur <small>MAGASIN BUREAUX:</small> 2, Boulevard Carnot TROYES Téléphone 903 Usine: Route de Sion SÈVE-SAVINE Téléphone 927</p> <p>Machines à coudre - Voitures d'Enfants Moto-Bicyclette Prester</p>
Modèle Homme.....	230.-									
Modèle Dame, double col.....	250.-									
Modèle Course, arrière droit pattes reversibles, vert ou bleu filets or, sans garde-boue	250.-									
avec — —	255.-									

EST-IL UTILE DE RAPPELLER D'OÙ L'ON VIENT ?



TRIOMPHE DU VÉLOCIPÈDE. L'ÉCURIE DU MARQUIS DE LAGRANGE EN 1870.

© Photo RMN-Grand Palais - F. Raux

Le « vélocipède » des années 1870 au tournant du XXe siècle

Inventée par Pierre Michaux en 1861, la bicyclette à pédales connaît assez rapidement un grand succès. Dès les années 1870, les clubs, les courses et les journaux spécialisés se multiplient, et la pratique du « vélocipède », qui était d'abord un « loisir bourgeois », se démocratise peu à peu. Au fil des améliorations techniques, une véritable industrie du cycle se développe dans les dernières années du siècle, inaugurant bientôt une activité commerciale spécifique elle-même exprimée et soutenue par des moyens de promotion médiatique et publicitaire en plein essor. À la ville puis à la campagne, le « vélocipède » devient alors un nouveau moyen de transport et de promenade qui concurrence et remplace le cheval dans les usages et les représentations, comme l'illustrent les deux images étudiées ici, Triomphe du vélocipède. L'écurie du marquis de Lagrange en 1870 et l'affiche publicitaire pour le vélocipède Régina.

ANALYSE DES IMAGES

Une nouvelle monture

Parue dans la revue *Actualités* durant la période 1870-1880, l'estampe *Triomphe du vélocipède*. L'écurie du marquis de Lagrange en 1870 représente une vaste salle d'écurie où de grandes roues, alignées semble-t-il jusqu'à l'infini, ont remplacé les chevaux. S'il ne s'agit pas à proprement parler de bicyclettes (à deux roues et à pédales), elles renvoient cependant bien au « vélocipède », qui a encore à l'époque des formes variées. La présence inutile du garçon d'écurie (avec sa brosse et son seau qui, s'ils peuvent servir à nettoyer les roues, devaient plutôt être destinés aux animaux) et d'un gardien en uniforme achève de suggérer une « révolution » sur un mode comique et cocasse.

Réalisée par l'illustrateur Philippe Chapellier au début du XXe siècle, l'affiche publicitaire pour le vélocipède *Régina* exploite la figure historique du roi Henri IV. Tout en armure d'époque, la célèbre sculpture du monarque du Pont-Neuf délaisse son cheval pour monter la bicyclette la plus moderne de la marque, suscitant la surprise et l'effolement des passants.

INTERPRÉTATION

Images de la modernité

De manière assez évidente et similaire, les deux estampes insistent avec humour sur l'idée que la bicyclette est le cheval des temps modernes. Si elle n'est pas à proprement parler une publicité, *Triomphe du vélocipède*. L'écurie du marquis de Lagrange en 1870 rend compte du succès de la nouvelle machine. Réalisée au début de cette « révolution », l'illustration peut encore exploiter son caractère de nouveauté : en remplaçant de manière fulgurante le cheval, elle bouleverse les usages, laissant démuni le personnel du marquis. Encore assez peu démocratique en 1870, le vélocipède reste ici, comme le cheval, une pratique associée à un rang social : seul un marquis peut posséder une écurie où ranger ces nouvelles « montures ».

Plus récente, l'affiche publicitaire pour le vélocipède *Régina* montre une bicyclette dernier cri, dont on devine l'excellence technique, excellence que l'armure métallique du souverain peut mettre en évidence aussi bien par contraste qu'en s'inscrivant visuellement, toute rutilante, dans le prolongement de la belle mécanique du vélocipède. L'opposition entre la vitesse d'Henri IV (malgré son armure) et l'immobilité de la statue (et donc du cheval), par définition figée dans le temps, est celle de la modernité et de la tradition. Henri IV peut ainsi enfin « s'évader » du vieux Paris historique (le Pont-Neuf est le plus ancien de la capitale) et, cavalier des temps nouveaux, conquérir à toute allure l'espace de la ville. Si le nom de marque comme la figure historique choisie évoquent la royauté, ils renvoient plus à la qualité du produit (le meilleur vélo pour le grand homme) qu'à un certain élitisme de ce type de loisir, déjà en voie de démocratisation, la « réclame » le proposant d'ailleurs ici au plus grand nombre.

Bibliographie

Pierre CHANY, *La Fabuleuse Histoire du cyclisme, tome I « Des origines à 1955 »*, Paris, Nathan, 1988. Alain CORBIN (dir.), *L'Avènement des loisirs (1850-1960)*, Paris, Aubier, 1995. Pryor DODGE, *La Grande Histoire du vélo*, Paris, Flammarion, 1996. Pour citer cet article Alexandre SUMPF, « Du cheval au « vélocipède », *Histoire par l'image*, consulté juillet 2021. URL : <http://histoire-image.org/de/etudes/cheval-velocipede>

LES PETITES REINES DU BITUME

06 JUILLET 2018

HÉLÈNE VIRENQUE

Alors que la très médiatique Grande Boucle débute le 7 juillet, où sont donc les coureuses ? Le cyclisme féminin ne date pourtant pas d'hier. Même si l'opinion s'inquiétait pour leur santé ou leur réputation, les pionnières du cyclisme n'ont pas lâché le guidon depuis les premiers grands-bis.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

L'habit fait-il la cycliste ?

Les femmes ont utilisé la bicyclette comme outil de libération à partir du milieu du 19^e siècle. Les enjeux vestimentaires, hygiénistes et sportifs liés à cette pratique ont animé des débats houleux au diapason des avancées sur le front féministe. Comment circuler confortablement à vélo se demandent les premières cyclistes ? Elles revendiquent en effet une liberté de mouvement, ces femmes qui aiment enfourcher leur bicyclette, loin de la posture réservée et digne des cavalières. Une des plus célèbres initiatrices de cette libération vestimentaire est la féministe américaine [Amelia Bloomer](#) (1818-1894) à travers la revue militante *The Lily*, qui en 1851, confectionne un nouveau costume associant un pantalon large et une jupe (nommé par la suite un « bloomer ») pour faciliter notamment la pratique de la bicyclette. Les réactions de l'opinion publique sont vives puisqu'il est à l'époque inconvenant de porter des pantalons, et si cette initiative eut des échos dans leur pays, elle fut largement critiquée en France, où cette innovation importée d'outre-Atlantique fut considérée comme choquante :

Un peu plus tard (1851), autre tentative révolutionnaire qui nous vient cette fois-ci d'Amérique : le *bloomérisme*, du nom de sa créatrice, Amélia Bloomer, révolution toute de décence et de puritanisme, mais d'une inélegance superlative, mêlant la jupe à la culotte, et de quelle façon!... Jupe courte, afin que la femme ne fut point gênée, et pantalon long pour que la

Bulletin de la Société archéologique, historique & artistique..., [1er juillet 1911](#)

L'usage de la jupe-culotte se répand plus tard en France à la fin du 19e siècle, au moment où les femmes revendiquent le port du pantalon. On s'inquiète de la disparition de l'élégance naturelle des femmes, en raison de vêtements dits masculins :

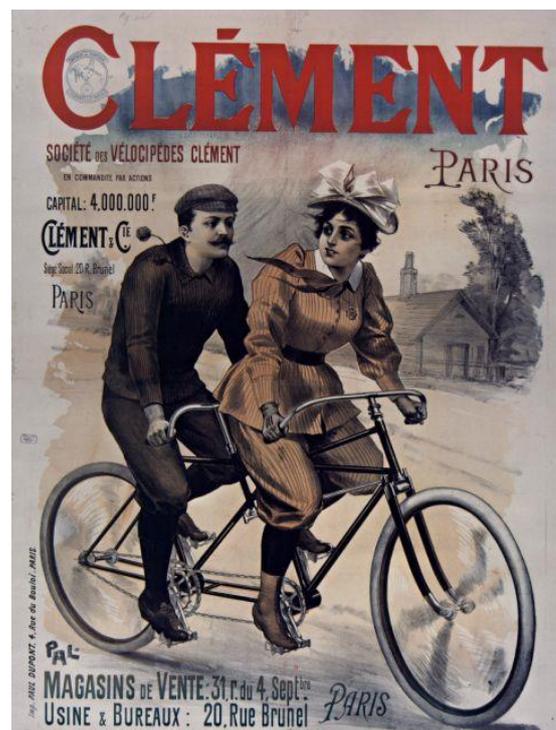
LE COSTUME En ce qui concerne le costume, deux écoles sont en présence : celle de la jupe, celle de la culotte. Grâce à la conformation des bicyclettes de dames, la jupe a fini par l'emporter. Elle est d'ailleurs plus seyante et dispense, en villégiature, de changer de robe, lorsque la bicyclette est remise. Une femme en pantalon attirera davantage l'attention sur elle lorsqu'elle entrera dans un café ou un restaurant qu'avec une jupe, beaucoup plus simple et plus convenable. Quant au chapeau, un canotier est encore la coiffure préférable, celle qui se prête le mieux à ce sport sans nuire à l'élégance féminine.

[Pour bien faire du sport](#), 1912, p. 66

Les affiches publicitaires attestent de cette évolution vestimentaire : au tournant du 20e siècle, le pantalon bouffant est maintenu par des chaussettes au niveau des mollets tandis que les pans de la veste recouvrent encore chastement le haut des cuisses.

[Publicité pour les vélocipèdes Clément](#), 1894

Dans les rues de Paris, jupe-culotte et jupe cohabitent comme sur cette carte postale de 1906 :





[Carte postale](#), 1906

Plus tard, en 1929, la danseuse Lysiane Roberty s'affiche en short court au vélodrome Buffalo à Paris, mais un journaliste s'étonne tout de même de l'[absence de jupe](#).



[Lysiane Alberty, fête des Caf' Conc'](#), 24 septembre 1929

En partant à la conquête de nouveaux paysages, en laissant son regard flotter sur l'horizon, en cherchant à s'habiller de manière pragmatique et non plus esthétique et enfin en ayant des conversations sur des aspects techniques (il lui arrive même de [rêver d'avoir une bicyclette](#)), la cycliste investit un bastion masculin et sort des limites imposées par la société. Elle devient donc logiquement l'objet de caricatures et de piques satiriques dans les journaux, où la gracieuse bicyclette se métamorphose en vélo viril :

Croquis-cyclistes express

FEMME -VELO

Nous avions la femme torpille, la femme colosse, la femme à barbe, que sais-je encore... Nous avons maintenant la femme-vélo.

La femme-vélo nouvellement découverte est un être encore peu connu, mal étudié, mais qui paraît tenir à la fois du mâle et de la femelle sans sexe bien défini. Généralement la femme-vélo est assez laide.

[L'Auto-vélo](#), 18 juillet 1897

La bicyclette, c'est bon pour la santé, à condition de ne pas en abuser. Outre l'habillement, la question de la santé des cyclistes se pose régulièrement dans les revues médicales et les traités de médecine ; deux théories s'affrontent face à cette libération du corps féminin : certains spécialistes s'offusquent de cette activité en plein air qui gâterait le teint, augmenterait la fragilité naturelle de la femme, développerait trop les muscles et perturberait surtout les [organes génitaux](#), nuisant donc à la fertilité. D'autres encouragent la pratique de ce loisir, tout en gardant raison : il ne faut pas non plus encourager les « pratiques vicieuses » que provoquerait le frottement de la selle chez ces sportives du dimanche :

Et si, par hasard, une promenade à bicyclette révèle à une cycliste novice une satisfaction génitale, il ne faut pas conclure que la bicyclette crée des dépravées.

Du reste, dans l'enquête ouverte par nous en vue de ce travail, toutes les réponses ont été négatives à cette question : Éprouvez-vous quelque plaisir d'ordre intime lorsque vous pédalez ? Il ne faut donc pas accuser la bicyclette, mais la bicycliste.

Docteur O'Followell, [Bicyclette et organes génitaux](#), 1900

La pratique du tandem, vue comme une occasion pour le couple de [partir ensemble](#) à l'aventure, devient un argument publicitaire pour des agences matrimoniales :



[Carte postale publicitaire pour une agence matrimoniale](#), avant 1903

Sur la route et sur la piste. Malgré les critiques, plusieurs personnalités se sont distinguées à bicyclette. Une des premières cyclotouristes aux prouesses très médiatisées est sans doute l'américaine [Annie Londonderry](#), pseudonyme d'Annie Cohen Kopchovsky qui fit le tour du monde à vélo. En 1894, jeune journaliste de 23 ans, elle laissa mari et enfants pour un périple de 15 mois, afin de gagner un pari. Grâce à des sponsors, dont l'entreprise Londonderry à qui elle emprunte son nom, « [l'intrépide jeune fille](#) » put voyager en dépensant un minimum d'argent, vivant principalement de ses [conférences, de ses ventes de « souvenirs »](#) et de l'aide reçue sur son passage :

[La Presse](#), 18 janvier 1895

D'autres exploits, tout aussi originaux, ont lieu également...sur l'eau grâce à l'anglaise [Zeta Hills](#) qui, en 1920, se lance en bicyclette à flotteurs sur la Tamise et pédale ainsi sur 24 km.



[Miss Zetta Hills \[parcourant 15 miles sur la Tamise en hydrocycle\]](#), Agence Rol, 1920

La même année, elle traverse la Manche mais échoue à l'arrivée, parcourant tout de même 64 km :

La traversée du Pas-de-Calais. — Une jeune fille, miss Zetta Hills, vient de tenter et de réussir presque la traversée du Pas-de-Calais en hydro-cycle. Partie de la côte française près de Calais, à 7 heures du matin, elle pédala tout le jour et couvrit environ quarante milles, jusqu'au moment où, vers dix heures du soir, sa roue d'avant se grippa. Elle n'était plus alors qu'à quatre milles de Folkestone. Recueillie à bord d'un canot automobile qui l'accompagnait, miss Zetta Hills très fatiguée fut conduite à Folkestone.

Journal des débats politiques et littéraires, [19 août 1920](#)

Du côté des coureuses, la québécoise Louise Armaindo (1863-1900) participe entre 1883 et 1889 à des compétitions de [grand-bi](#), un modèle de bicyclette dont la roue avant arbore un grand diamètre, permettant de parcourir de plus longues distances, mais à l'équilibre précaire. Entre sport et show à l'américaine, elle met en scène sa carrière, bat les hommes à la course et se fait appeler « première championne du cyclisme féminin »... bien que les championnats féminins n'existent pas à cette époque !

La première course en Amérique de 142 heures eut lieu à Washington Rink, longtemps avant New-York. Albert Shouck gagna avec 1.405 miles ; « Senator » Morgan fut deuxième avec 1.165 miles, tandis que Louise Armaindo, annoncée comme la première femme cycliste du monde, était troisième avec 1.050 miles. La bourse était 12.500 francs, avec un pourcentage des entrées s'élevant à 50, 30 et 20 p. 100.

L'Aéro, [5 décembre 1913](#)

En France, un des premiers signes que le vélo au féminin est reconnu comme un sport date des années 20 : entre 1927 et 1929, une éphémère « [Fédération Française de Cyclisme Féminin](#) », organise des compétitions. La vedette des années 30 se nomme Eliane Robin. Multiples fois championne de France de cyclisme de fond et de vitesse, elle fonce sur les pistes en terre du vélodrome de Tremblay :



Le Miroir des sports : publication hebdomadaire illustrée, [15 octobre 1929](#)

La pratique collective se développe également avec le « [vélousel](#) » féminin, un carrousel de vélos aux roues fleuries au cours duquel les cyclistes font des mouvements coordonnés, des figures en groupes de 4 ou de 8 sur un fond musical. Une série de clichés de l'agence Rol représente ainsi une formation au stade Elisabeth, à Paris, qui accueillait de nombreux clubs féminins pendant l'entre-deux-guerres :



[Vélousel au Stade Elisabeth](#), [Paris 14e], Agence Rol, 1922

Pour conclure ce bref panorama de l'histoire du cyclisme féminin, le combat pour l'appropriation de ce sport par les femmes, qui a suivi les différentes vagues de féminismes, n'est pas terminé. Dans le cas du vélo de haut niveau, comme c'est le cas dans d'autres disciplines sportives, la reconnaissance des exploits des femmes par la société et les médias n'est en effet pas complète. Le chemin est encore long et les prières de la prophétesse [Velleda](#) (notez sa robe à l'imprimé « roues de vélo ») vantant les mérites de la marque [Acatène](#), ne seront pas de trop !



[Publicité pour les bicyclettes Acatène, 1898](#) A lire

[Claude Marthaler, À tire d'elles : femmes, vélo et liberté, Genève, 2016](#)

Pour aller plus loin : Billet de blog Gallica : [Les premières passes du football féminin](#) :

Série de billets publiés lors du [Tour de France 2017](#).

Comme nous l'avons vu, LE TOUR DE FRANCE et les courses en lignes ont pris le relais de la piste. Que l'on soit au bord de la route ou devant sa télévision, l'intérêt reste extrême et bien des spectateurs ne manqueraient cette « Grande Boucle », pour rien au monde.

11 choses que vous ne saviez pas sur le Tour de France : fumer pendant le parcours et plus

Par : [Catarina Cowden](#) – article en langue anglaise.

Le Tour de France a toute une histoire. Chaque année, des milliers de fans dévoués assistent à trois semaines de batailles difficiles et de longues étapes, de chutes et d'échecs, de victoires et de nouveaux records battus. Chaque année, un peu plus d'histoire est faite.

Le parcours s'étant de plus en plus éloigné de la France (cette année, certaines étapes passeront également par le Royaume-Uni, la Belgique et l'Espagne), le Tour a gagné en popularité et en importance dans le monde entier. Les 21 étapes du Tour 2014 comprennent neuf étapes de plat, cinq étapes de collines, six étapes de montagne avec cinq arrivées en haute altitude et une étape contre la montre individuelle.

Les règles sont devenues importantes. Parmi nos 11 choses que vous ne saviez pas sur le Tour de France, il y a les raisons pour lesquelles les règles sont désormais si strictement appliquées. Parmi les 198 coureurs et leurs équipes, les objectifs sont différents. Certaines compétences des coureurs sont utilisées pour des terrains particuliers et pour gagner une reconnaissance et des maillots spécifiques.

Dans le passé, la nature compétitive du Tour était à un tout autre niveau. Les cyclistes étaient durs. Les règles n'avaient pas d'importance. La tricherie était la norme - de l'utilisation du pouvoir des démangeaisons à l'augmentation des boissons des adversaires. Le Tour de France était une vilaine compétition pour se faire des ennemis dès le début.

Mais les foules affluaient toujours. Compte tenu de la durée de l'événement, ces fans sont dévoués. Ils se tiennent debout pendant des heures par jour juste pour voir un flash rapide de cyclistes passer. Il y a même une icône/mascotte du Tour de France, El Diablo, connue des fans pour son costume loufoque et ses manières divertissantes.

Aujourd'hui plus que centenaire, le Tour de France a une histoire qui récompense l'exploration. Ce faisant, nous sommes exposés à l'ancienneté des Tours. Du premier vainqueur du Tour, Maurice Garin, aux règles tacites des coureurs, découvrez 11 choses que vous ne saviez pas sur le Tour de France.

11 choses que vous ne saviez pas sur le Tour de France : fumer pendant le parcours et bien plus encore

El Diablo



Connu sous le nom de diable ou « El Diablo », Didi Senft, un concepteur de vélos allemand, est devenu une mascotte non officielle du Tour de France et du Giro d'Italia. Il porte son costume de diable rouge depuis 1993 peignant son trident sur la route. Senft a également créé un certain nombre de vélos surdimensionnés et excentriques, dont un pour la Coupe du

monde de football 2014.

histoire





GRANDS HEURES DU SPORT

À vélo à travers le XX^e siècle

Discipline olympique et emblématique, le cyclisme a fait son apparition en France au début du siècle. À Troyes, c'est à la fin de la seconde guerre mondiale que le vélodrome de Drouot a été construit. C'est à la fin de la seconde guerre mondiale que le vélodrome de Drouot a été construit. C'est à la fin de la seconde guerre mondiale que le vélodrome de Drouot a été construit.

LES GRANDS HEURES DU SPORT

Le vélodrome de Drouot a été construit à la fin de la seconde guerre mondiale. C'est à la fin de la seconde guerre mondiale que le vélodrome de Drouot a été construit. C'est à la fin de la seconde guerre mondiale que le vélodrome de Drouot a été construit.

QUAND LA BOUCLE PASSE À TROYES

Le Tour de France a fait son entrée à Troyes en 1905. C'est à la fin de la seconde guerre mondiale que le vélodrome de Drouot a été construit. C'est à la fin de la seconde guerre mondiale que le vélodrome de Drouot a été construit.

Pour lire : <https://fr.1001mags.com/parution/-10-l-aube-nouvelle/numero-52-jun-juil-aou-2005/page-18-19-texte-integral>

Avant les stades, il y avait les vélodromes. La France en a compté des centaines, littéralement. Beaucoup, la plupart, complètement oubliés. Tour de France de plusieurs de ces anciennes pistes

https://twitter.com/surlatouche_fr/status/1128370044839366656

11 mars 2018 - 60^e anniversaire

Paristroyes

Nogent-sur-Seine
Ville départ

SKODA

Stade de l'Aube

14h30 École de cyclisme

Concert hommage à Johnny Hallyday de 14h30 à 16h30

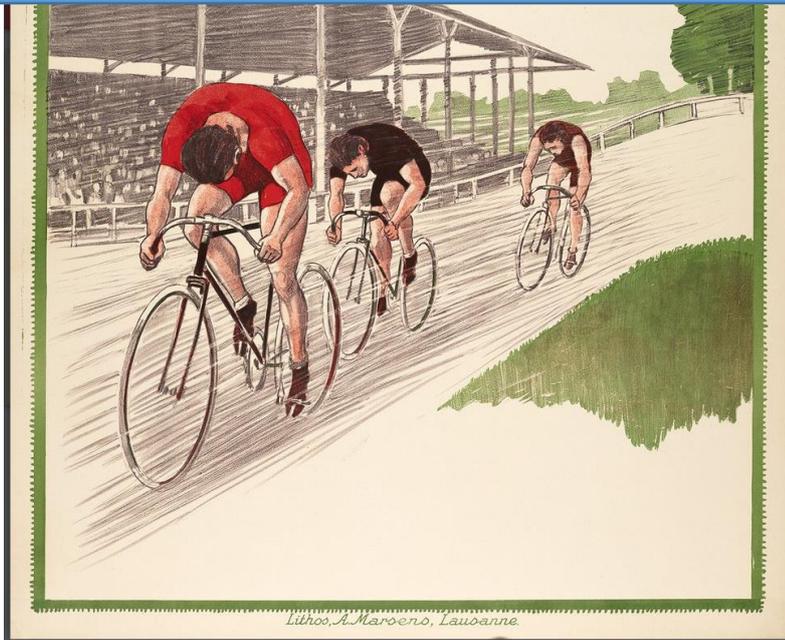
15h30 Caravane publicitaire et défilé de voitures anciennes

16h Arrivée

Troyes
Nogent Seine
Aube LE DEPARTEMENT
Grand Est
RVE
Club d'Amateurs Charlott
SKODA
GOLDEN TULIP
UNIVERSITÉ DE BARFONTAIRE
BRST
JEANNIN
Bureau Vallée
BARRENT-LAET-SELPOZ

Jacques Roland FOURNIER, 25/07/2010

ACADEMIE TROYE NNE D'ETUDES CARTOPHILES



Documentation JRF, 35/07/2021