

FOCUS

VÉLOCES !

MOULINS

COMMUNAUTÉ



VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE
DIRE

SOMMAIRE

3 VÉLOCES, À L'ORIGINE

6 LES SPECTACLES DE VÉLOCIPÈDES

7 NAISSANCE ET DÉVELOPPEMENT DU CYCLISME SUR PISTE

8 LES VÉLODROMES

10 LE VÉLODROME DE MOULINS

13 LE VÉLODROME DE LURCY-LÉVIS

16 MOULINS ET LE TOUR DE FRANCE

Remerciements

Pour la mise à disposition de contenus concernant cette exposition, le Pays d'art et d'histoire de Moulins Communauté remercie :

Les Archives départementales de l'Allier

Les Archives municipales de Moulins

Les Archives municipales de Lyon

Le Conservatoire numérique des Arts et Métiers

La Société d'Émulation du Bourbonnais

Le Vélodrome de Lurcy-Lévis

L'agence C-toucom

Crédits couverture

René Pellarin alias Pello, dessinateur de la bande dessinée *Les Pieds Nickelés* a dessiné notamment pour la presse sportive. Repiquage pour le vélodrome de Lurcy-Lévis
© Collection particulière.

Maquette

AGENCE C-TOUCOM

d'après **DÉS SIGNES**

studio Muchir DescLOUDs 2015

Textes :

Pays d'art et d'histoire de Moulins Communauté

Impression

Novembre 2024

LE PASSAGE DU TOUR DE FRANCE À L'ORIGINE DE VÉLOCES !

Le 12 juillet 2023 le tour de France passe à Moulins. Pour fêter l'évènement, le Pays d'art et d'histoire de Moulins Communauté présente une exposition sur le toit terrasse de la Maison de la Rivière Allier. L'objectif est de tracer à grands traits l'histoire du vélo et de son impact sur le territoire.

Les cycles, dont l'origine remonte au XVII^e siècle, ne cessent d'être développés au fil du temps : tricycles, draisienne, vélocipèdes, Grand-bi...

Le XIX^e siècle est un moment phare dans le développement des bicyclettes, devenant des moyens de transport de plus en plus populaires. Le cyclisme devient rapidement un sport très en vogue, en particulier le cyclisme sur piste. De l'effervescence autour des bicyclettes résulte le besoin de construire des vélodromes. Ces enceintes fermées, aux architectures multiples, permettent d'organiser des courses de vélo, de les voir entièrement, et surtout de vendre des billets d'entrée.

En 1897, ce sont deux vélodromes qui sont construits à Moulins et à Lurcy-Lévis. Si le vélodrome de Moulins a eu une existence éphémère, celui de Lurcy-Lévis est l'un des plus anciens de France encore en activité.

Découvrir l'histoire du vélo et du cyclisme sur piste, l'histoire des vélodromes de Moulins et de Lurcy-Lévis, ainsi que la petite histoire du Tour de France sur le territoire de Moulins Communauté, tel est le propos de cette exposition désormais itinérante à emprunter à la Maison de la rivière Allier. Ce focus reprend et accompagne l'exposition itinérante.

Madame Bernadette Martin

Conseillère communautaire déléguée au Patrimoine,
au Pays d'art et d'histoire
et à la Maison des métiers d'art et du design.



The Racer of 1810. ("Dandy" or "Baby Horse.")



The Racer of 1815. ("Emphatic.")



The Racer of 1814. ("Flying Horse.")



The Racer of 1815. ("The 6. Forward.")



Fig. 1.—The Humber.



Fig. 2.—The Coventry "Special Tazgent."

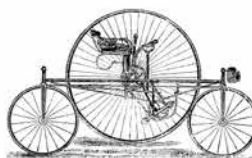


Fig. 3.—The "Coventry Rotary."



Fig. 4.—The Coventry "Bicycle."

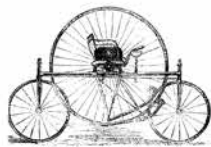


Fig. 5.—The "Coventry" Tricycle.

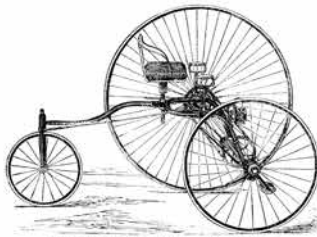


Fig. 6.—Singer & Co's "Challenge Tricycle," No. 3.

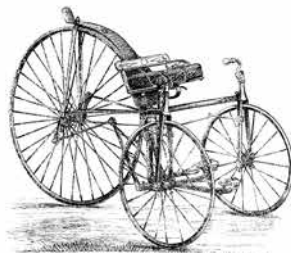


Fig. 7.—Singer & Co's "Challenge Tricycle," No. 1.

VÉLOCES, À L'ORIGINE

Vélocipède signifie littéralement « pour pied agile et rapide ». C'est le nom que prennent ces étranges chevaux mécaniques inventés et perfectionnés depuis le début du XIX^e siècle. Une invention en entraînant toujours une autre, celle du vélocipède doit beaucoup à l'antique invention de la roue. Les inventeurs ont, au fur et à mesure, remédié à des problèmes physiques (tricycle) ou économiques (draisienne). Le vélocipède fait rapidement sensation et, dès 1868, une première course est organisée en France par la société Michaux dans le parc de Saint-Cloud. Dès lors, les cyclistes n'ont cessé de s'affronter sur les routes, les chemins ou les pistes des vélodromes, démontrant à chaque instant leur incroyable vélocité !

LE TRICYCLE

Le premier tricycle est inventé en 1680 par l'Allemand Stefan Farffler qui souffrait d'une paralysie des jambes. Les commandes sont placées sous le guidon. En 1789, les Français Blancard et Manguier inventent le tricycle à pédales. Le tricycle se développe et il est souvent utilisé comme jouet pour les enfants prenant la forme d'un cheval sur roues.

LA DRAISIENNE

Le baron allemand Karl von Drais invente la draisienne en 1817. Cette période de disette, où l'entretien des chevaux coûte cher, voit naître une alternative de transport économique. Le baron von Drais cherche à développer un véhicule à propulsion permettant de se déplacer rapidement. C'est pourquoi, il privilégie l'alignement

des deux roues pour sa machine, plus vive que le tricycle. Le nouveau « cheval mécanique » dépasse les 14 km/h et relie deux points quatre fois plus vite que les attelages de poste !

Au Royaume-Uni, la draisienne prend le nom de « Hobby horse ». Louis Joseph Dineur dépose dès 1818 le brevet en France et la nomme « vélocipède » :

« Le vélocipède est une machine inventée dans la vue de faire marcher une personne avec une grande vitesse, en rendant sa marche très légère et peu fatigante par l'effet du siège qui supporte le poids du corps qui est fixé sur deux roues qui cèdent avec facilité au mouvement des pieds ».

LE VÉLOCIPÈDE

Au milieu du XIX^e siècle naît le vélocipède à pédale circulaire. La paternité de cette pédale revient à un pharmacien, philanthrope et homme politique alsacien, Jules Sourisseau, qui dépose son brevet en 1853. L'invention de cette manivelle, dite « pédiforce », est une étape majeure dans le développement du vélo.

Dans le domaine industriel, Pierre Michaux, célèbre inventeur de la Michaudine, dépose un brevet en avril 1868. Ce fabricant parisien de vélocipèdes s'associe aux frères Olivier, trois élèves de l'École Centrale de Lyon, pour fonder la Société « Michaux et compagnie ». Leurs inventions seront reprises par la plupart des fabricants.



1

Pour augmenter la vitesse des vélocipèdes, Michaux amplifie la taille de la roue motrice pour accroître la distance parcourue à chaque coup de pédale. Dès lors, le diamètre de la roue avant ne cesse de s'agrandir, pouvant atteindre trois mètres. La roue arrière quant à elle, utile uniquement pour l'équilibre de l'ensemble, diminue. Ainsi naît le Grand-Bi, dans les années 1870. Construit en bois puis en métal, c'est un équipement très dangereux. Les freins et les pneus seront inventés pour en améliorer la sécurité.

Eugène Meyer réalise en 1869 un bicycle entièrement métallique et introduit la roue à rayon en métal.

Grâce aux expositions universelles, comme celle de Paris en 1867, les échanges se développent entre les pays participants, favorisant l'émulation et les avancées techniques. Après la mise en retrait de la France au début de la guerre franco-prussienne de 1870, les Britanniques se lancent dans la fabrication et l'amélioration de la sécurité des vélocipèdes métalliques.

Le nombre de fabricants augmente rapidement en France à la fin de la guerre. Les frères Peugeot, par exemple, produisent des Grands-Bis dès les années 1880.



2

Bien que l'ancêtre du pneumatique soit imaginé en 1868 par Clément Ader, un pionnier de l'aviation, l'invention officielle revient à l'Écossais Dunlop qui fabrique en 1887 un tube creux en caoutchouc rempli d'air. Il développe alors la première entreprise de pneumatique, suivi de près en 1889 par les frères Michelin. Ces derniers inventent les pneus démontables et la chambre à air.

Les entreprises innovantes dans le développement des vélos jouent un rôle déterminant par la suite dans la construction automobile.



3

1. Draisienne construite en 1820

© Courtoisie Claude Reynaud, musée vélo-moto de Domazan.

**2. Réclame chromolithographie signée Wilhem Siegrist
de Mannheim aux couleurs de la maison de Draï**

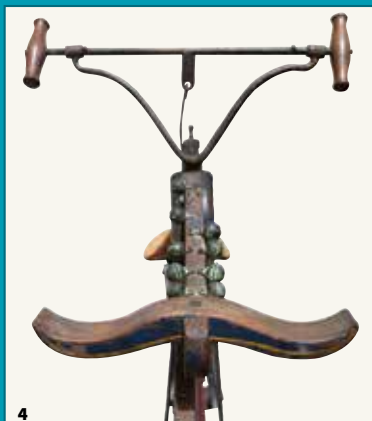
Imprimée en décembre 1817.

3. Grand-Bi

© clu - istockphoto.com.

4/5/6/7. Vélocipède Cadot

© Collection Gérard Salmon,
photo Benoit Kornprobst.



LES SPECTACLES DE VÉLOCIPÈDES

Avec le développement du vélo au milieu du XIX^e siècle, celui-ci devient un accessoire indissociable des spectacles de foires et de cirques. Objet pratique du quotidien, le vélo offre de belles parenthèses oniriques aux spectateurs. Il est utilisé comme accessoire d'acrobatie, de cyclisme aérien, de cyclisme casse-cou, de cyclisme comique ou mis entre les pattes d'animaux patiemment dressés. D'ailleurs, au XIX^e siècle, le terme «vélocimane» rappelle le lien opéré entre les vélos et les spectacles de curiosités puisqu'il désigne à la fois le tricycle poussé à la force des bras et les jongleurs.

En mars 1873, un certain M. Bisson adresse à la municipalité de Moulins, depuis Nevers, une supplique dans l'espoir d'obtenir la permission de montrer son cirque zoologique. Pour ravir les yeux des Moulinois à l'occasion des fêtes de Pâques, M. Bisson propose une programmation touffue. Animaux domestiques et exotiques se côtoient dans des tours variés : sauts d'obstacles, voltige de corde, saynètes comiques, etc. Parmi les attractions proposées au public par le Cirque Zoologique du Chat Botté figure également celle de la « grande cavalcade en vélocipède », rappelée sur l'affiche par la représentation d'un chat savant enfourchant un Grand-Bi.

PAR PERMISSION
DE M. LE MAIRE.
VILLE DE
PAR PERMISSION
DE M. LE MAIRE.

CIRQUE ZOOLOGIQUE DU CHAT BOTTÉ

GRANDE CAVALCADE EN VÉLOCIPÈDE



40 ARTISTES A 4 PATTES

GRAND SPECTACLE

PAR M. BISSON

Donné par la troupe des singes, chiens savants, chèvres, coqs, lapins, poules, canards, oies, dindes, chats dressés en liberté.

AUJOURD'HUI

PREMIÈRE PARTIE :

La Table d'Hôte, Hôtel Coco. — Le singe Coco, cuisinier, fera le service de la table, rôle du maître d'hôtel. — Riche, chien sauteur franchissant divers obstacles. — Le singe africain, voltigeur de corde. — Chien milord boitant à volonté. — La marquise de Cochinchine avec son laquais, singe du Sénégal. — Exercices du chien Fringuet, de la plus haute difficulté.

DEUXIÈME PARTIE :

Voiture américaine, scènes bouffones de M^{re} Mielme-chart-a-la-brace. — Les inconvénients d'un voyage en calèche. — Le post chahoué par deux chiens. — Les exercices du chien Diamant, passant dans les tunnels. — L'Homme caoutchouc, surnommé le Serpent du désert.

TRAVAIL SURPRENANT
LA CHÈVRE ESMERALDA
 MERVEILLEUSEMENT DRESSÉE
COURSE DES JOCKEYS par les Artistes quadrupèdes et quadrumanes.
GRANDE CAVALCADE EN VÉLOCIPÈDE
 Entrée du roi Matapa dans ses états par les singes, chiens, coqs, lapins, oies, dindes, canards et chats.

MESSIEURS ET DAMES. — La variété de nos exercices et les mérites de nos exécutants, chacun dans sa spécialité, joint au confort de la bonne installation intérieure du Cirque, m'engagent à insister pour votre visite, sûr d'avancer que nos représentations laisseront parmi vous un souvenir agréable de notre séjour dans votre ville.
 Salut et respect, BISSON.

PRIX DES PLACES : Premières, 1 fr. — Secondes, 50 cent.

Tous les jours, représentations. — Les Bureaux seront ouverts à 7 h. 1/2. — On commencera à 8 h. précises.

Affiche du Cirque zoologique du Chat Botté, années 1870
 © Archives municipales de Moulins, 4R61 6.

NAISSANCE ET DÉVELOPPEMENT DU CYCLISME SUR PISTE

À partir du milieu du XIX^e siècle, les bicyclettes se développent et deviennent des moyens de transport de plus en plus populaires. Le cyclisme devient rapidement un sport très en vogue, pratiqué par des professionnels en Europe ainsi qu'aux États-Unis d'Amérique dès les années 1880-1900. Si ce sport est très implanté en Europe, la crise économique de 1929 contribue à la perte d'attractivité de la course de vélo aux États-Unis. Elle retrouve un regain d'intérêt grâce aux victoires de cyclistes américains lors des Jeux Olympiques de Los Angeles en 1984 et du Tour de France.

De quoi parle-t-on lorsque le mot cyclisme est employé ? Derrière ce terme se cachent plusieurs disciplines aux épreuves multiples : le cyclisme sur route, le Vélo Tout Terrain (VTT), le Bicycle Moto Cross (BMX) ainsi que le cyclisme sur piste. Cette dernière discipline connaît une grande ferveur populaire depuis la fin du XIX^e siècle. En attestent l'existence de nombreuses structures dédiées à ce sport ainsi que sa présence depuis 1896 à chaque édition des Jeux Olympiques, excepté en 1912. Les épreuves sont exclusivement masculines jusqu'aux Jeux Olympiques de Séoul en 1988 lors desquels la première épreuve dames sur piste est organisée.

Le cyclisme sur piste se pratique sur des vélos à pignons fixes, obligeant ainsi les cyclistes à pédaler et faire tourner les roues s'ils ne veulent pas s'arrêter automatiquement. Leurs pieds sont serrés par des cale-pieds ou, de nos jours, par des pédales automatiques. De ce fait, une assistance est apportée au départ pour maintenir les cyclistes debout.

Les coureurs, communément appelés «les pistards», roulent sur des pistes spécifiques : les vélodromes. Ces pistes de forme ovale, longues généralement de 200 mètres, 250 mètres ou 333,33 mètres, possèdent deux virages relevés à environ 40°. Les épreuves en individuel ou par équipes ont évolué depuis la fin du XIX^e siècle. Nombreuses, elles s'organisent en différentes catégories telles que les épreuves de sprint (le keirin, le kilomètre...), d'endurance (la poursuite, le tandem inscrit aux Championnats du monde jusqu'en 1994...), l'Américaine, l'omnium, la course de six jours, l'élimination, etc.



Vélodrome de Lury-Lévis, le 7 août 2022
© Collection particulière.

LES VÉLODROMES



Piste du vélodrome du Parc à Bordeaux, dans CORNIÉ Gaston, *La Nature*, « Vélocipédie - Les vélodromes ou pistes permanentes », G. Masson, 1894, p. 21
© Cnum-Conservatoire numérique des Arts et Métiers - <http://cnum.cnam.fr>.

De l'effervescence autour des bicyclettes résulte le besoin de construire des vélodromes, c'est-à-dire des « champs clos où coureurs et amateurs peuvent se livrer tout à leur aise à leur exercice favori »¹, ou encore des « arènes dans lesquelles les vélocipédistes peuvent courir sous les yeux du public »². Ces enceintes fermées permettent au public de voir entièrement des courses de vélo et surtout, de vendre des billets d'entrée.

Dès 1870, des courses sur piste sont organisées en Angleterre et attirent le public en masse. Le plus ancien vélodrome du Royaume-Uni est le Preston Park Velodrome à Brighton, construit en 1877 et toujours en activité. En France, le Vélo Club bordelais fait construire à Bordeaux la piste de Saint-Augustin en 1885. Cependant, ce sont bien les années 1890 qui marquent l'apogée des constructions de vélodromes en France. En 1895, la seule ville de Paris compte trois pistes et cinq vélodromes parmi lesquels le vélodrome couvert des Arts Libéraux ou d'Hiver (1893) et le vélodrome de l'Est (1894), dirigés alors par Henri Desgranges, organisateur du premier Tour de France en 1903. Hors de la région parisienne, de nombreuses villes se couvrent de vélodromes comme Agen, Aix-les-Bains, Arcachon, Cannes, Évreux, Lyon ou encore Nantua.

Selon le *Dictionnaire vélocipédique illustré* (G. David, 1895), il existe en 1895 dans le département de l'Allier deux pistes vélocipédiques à Vichy (piste de 525 mètres) et Montluçon (piste de 400 mètres). En 1897, deux nouvelles pistes sont inaugurées : les vélodromes de Moulins et de Lurcy-Lévis.

Les pistes des vélodromes sont constituées de deux lignes droites parallèles raccordées entre elles par des virages inclinés. Afin d'améliorer la sécurité des coureurs, la piste doit être fermée à l'extérieur (palissade, garde-corps) et complètement ouverte à l'intérieur, où une pelouse est souvent aménagée, pour offrir aux athlètes un espace plus sûr en cas de chute ou de problème technique. Pour être complet, un vélodrome doit posséder des espaces spécifiquement dédiés aux coureurs (espace de repos, cabines particulières, etc.) et au public (tribunes, restaurant, buvette). Dans le *Dictionnaire vélocipédique illustré* (G. David, 1895), il est indiqué que le vélodrome de la Seine à Levallois-Perret (1893) est un établissement de tout premier ordre, équipé d'un bar-restaurant, et dont le quartier des coureurs est « le plus confortable et le mieux installé des vélodromes français »³.

1. CORNIÉ Gaston, *La Nature*, « Vélocipédie - Les vélodromes ou pistes permanentes », G. MASSON, 1894, p.21.

2. *Dictionnaire vélocipédique illustré*, G. DAVID, 1895, p. 31.

3. *Dictionnaire vélocipédique illustré*, G. DAVID, 1895, p. 68.



Fig. 2. — Virage relevé en remblai.

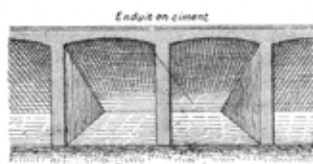


Fig. 3. — Virage voûté.

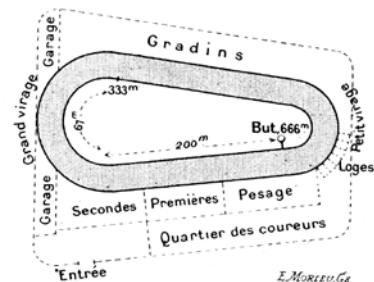


Fig. 1. — Plan du vélodrome du Parc des Princes.

1. Exposition universelle et coloniale de 1894 : installation d'un vélodrome dans la Grande île

Ville de Lyon, Archives municipales,
Service municipal de la voirie, cote 3S/16/2.

2. CORNIÉ Gaston, *La Nature*, « *Vélocipédie - Les vélodromes ou pistes permanentes* », G. MASSON, 1894, p. 21

© Cnum - Conservatoire numérique des Arts et Métiers - <http://cnum.cnam.fr>.

3. DRANCOURT W., *La Nature*, « *Les vélodromes parisiens - Vélodrome du Parc des Princes* », Masson et Cie, 1903, p.155

© Cnum-Conservatoire numérique des Arts et Métiers - <http://cnum.cnam.fr>.

Les pistes des vélodromes sont généralement de forme ovale. Néanmoins, selon les parcelles disponibles, ces derniers peuvent prendre des formes différentes. Il en va ainsi du vélodrome du Parc de la Tête d'Or à Lyon (1894), de forme triangulaire avec des angles arrondis, et du vélodrome du Parc des Princes à Paris (1897) dont les deux lignes droites ne sont pas parallèles.

les records de vitesse. Des vélodromes couverts apparaissent, à l'instar du vélodrome d'Hiver à Paris, pour permettre aux coureurs de s'entraîner toute l'année et de ne pas subir les aléas climatiques. Aujourd'hui, les plus grandes compétitions de cyclisme sur piste ont lieu dans des vélodromes couverts, comme le Vélodrome National de Saint-Quentin-en-Yvelines (2014).

En Angleterre, le sol des premières pistes est constitué de cendres et de briques pilées. À la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, en France, la plupart des pistes sont faites d'une couche de béton recouverte d'un lissage de ciment. D'autres matériaux peuvent être utilisés comme le mâchefer, le macadam ou la terre battue. Parfois, les lignes droites sont en ciment et les virages en bois comme à Évreux (1893). Le vélodrome de la Seine (1893) innove quant à lui en employant un pavage en bois mis en œuvre comme ceux des rues en pierre. La piste est très appréciée des coureurs de l'époque, les championnats de France y sont régulièrement programmés. Fait étonnant, un match opposant un tandem composé de Henri Fournier et Gaby au célèbre Buffalo Bill à cheval a même lieu en 1893. Peu à peu, certaines pistes de vélodromes sont revêtues de lattes en bois afin d'améliorer

Les méthodes de construction des virages diffèrent selon les types de pistes. Pour les pistes en bois, les virages reposent sur de vastes charpentes en bois réalisées en fermes treillis à membrures parallèles ou en poutres triangulées. Pour les pistes en béton, elles peuvent reposer sur des voûtes comme la piste du Parc à Bordeaux (1893) ou, plus tardivement, sur une ossature en béton comme le vélodrome Montesquieu d'Angers (1922). Cependant, les pistes sur remblai sont plus fréquentes. Elles facilitent l'insertion de l'équipement dans son environnement et sont plus économiques. La qualité du remblai et surtout son compactage participent à la longévité et à la qualité de la piste. Si celui-ci est mal compacté, le remblai risque alors de se tasser et de provoquer fissures et affaissements.

LE VÉLODROME DE MOULINS

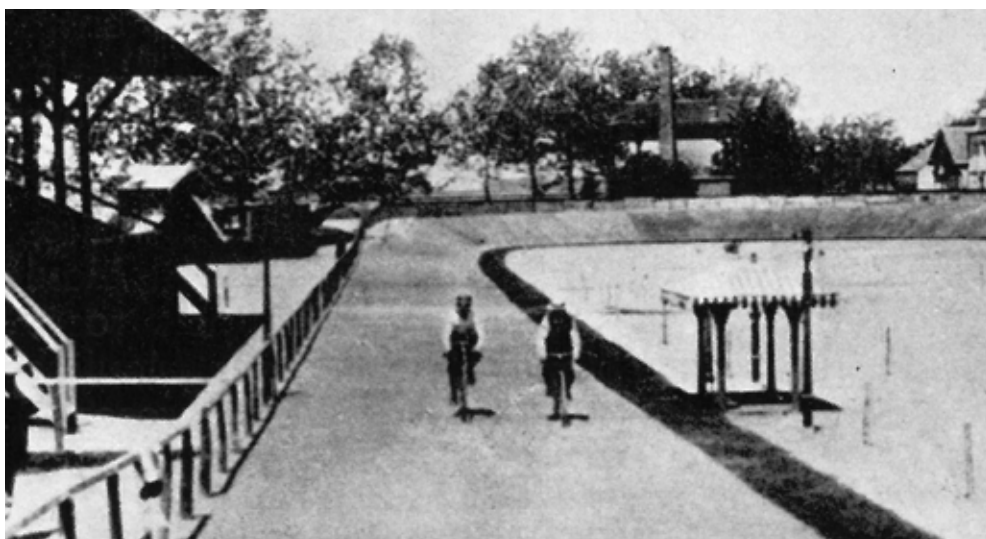
La Société Vélocipédique de Moulins, présidée alors par M. Charles, demande à la mairie d'autoriser la construction d'un vélodrome sur les terrains du port. Inauguré le 25 avril 1897, il se situe en parallèle de l'Allier, sur la rive droite, entre la rue du Port et l'actuelle rue Jean-Coulon. Cette dernière porte le nom de rue du Vélodrome de 1896 à 1927.

Le vélodrome est composé de deux pistes en ciment. Une première piste de 333,33 mètres est enduite de goudron dérivé de la houille et possède des virages relevés. Une piste amateur suit le même tracé et dispose de virages plats en bordure intérieure.

À l'instar des autres vélodromes construits à cette époque, le vélodrome de Moulins présente divers équipements pour les coureurs et

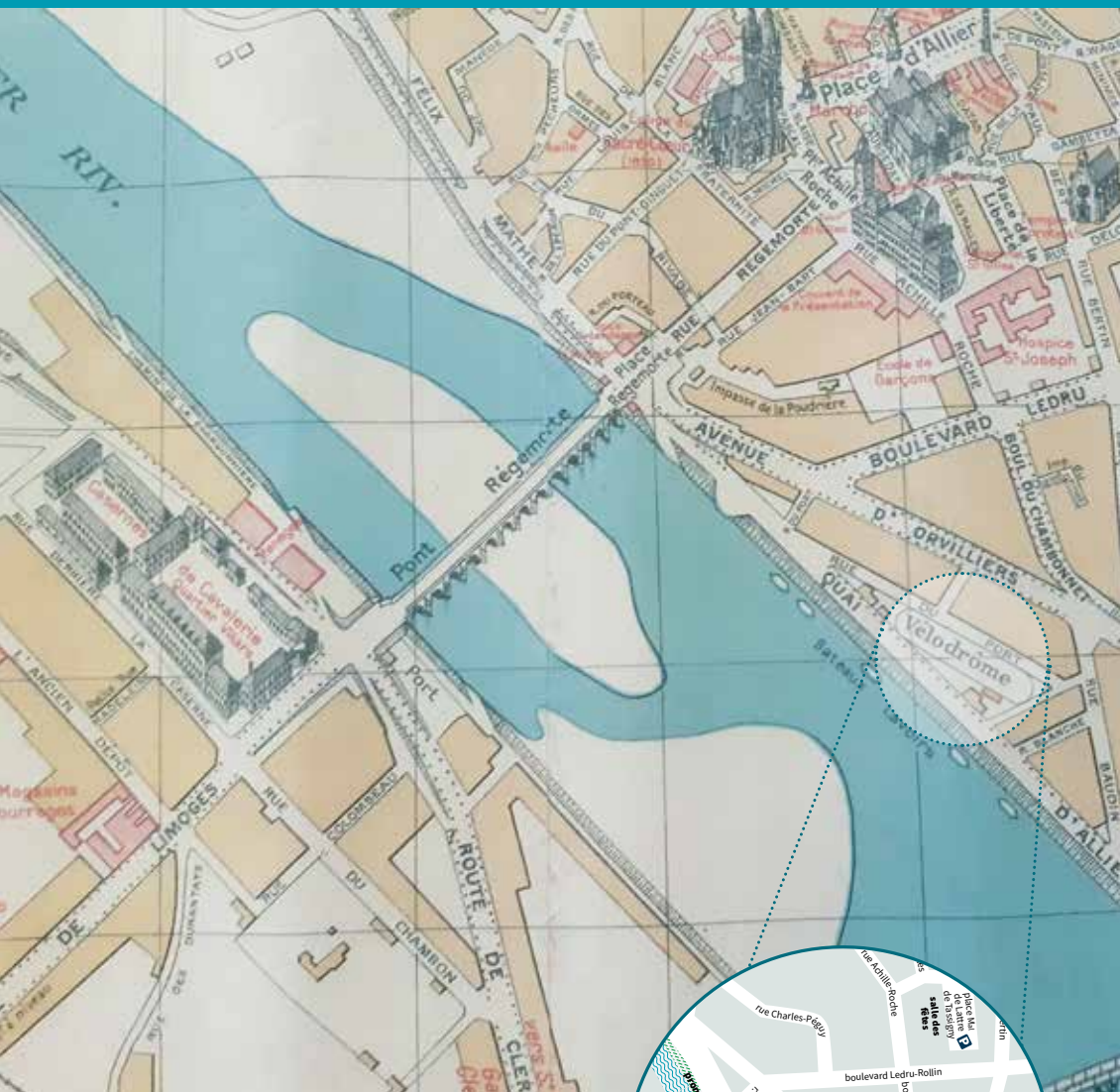
le public. L'espace intérieur des pistes est laissé libre pour le public et la pratique de jeux divers comme le jeu de boule. Les spectateurs prennent place dans des tribunes sous lesquelles sont installées les douches. Un espace café - restaurant vitré avec une terrasse figure également parmi les équipements.

Le vélodrome, destiné à l'entraînement des coureurs professionnels et amateurs, organise diverses manifestations de courses de cyclomoteurs et de vélos. En septembre 1907, à la suite de la course Griffon (50 kilomètres), se déroule l'attraction de l'écrasée vivante : « Mlle Borde s'est couchée à plat ventre sur le ciment, l'automobile a démarré et est venue passer sur le corps de la jeune femme, qui s'est relevée souriante sous un tonnerre d'applaudissements »⁴.



Vélodrome de Moulins, fin XIX^e- début XX^e siècle
© S.E.B.

4. *Courrier de l'Allier* du 24 septembre 1907.



Plan de la ville de Moulins, début XX^e siècle
© Collection particulière.



Plan de la ville de Moulins, 2023.



Prix nocturne cyclisme, 19 juin 1977 © Archives municipales de Moulins.



Course de cyclisme à Moulins © Archives municipales de Moulins.

Le vélodrome de Moulins est considéré comme vétuste en 1912. Le bail signé entre la Ville et la Société Vélocipédique n'est donc pas renouvelé. En 1916, l'infrastructure est détruite et les terrains sont vendus pour construire des résidences.

L'engouement du vélo à Moulins perdure après la destruction du vélodrome notamment avec l'Union des Cyclistes Mouloinois (UDCM), née de la fusion entre la Société Vélocipédique de Moulins et le Vélo Club Mouloinois en 1925. L'UDCM organise alors des courses et des championnats au rayonnement national. Des courses cyclistes nocturnes proposées par l'Union des syndicats de commerçants de l'agglomération moulinoise (USCAM) se sont déroulées notamment sur la place d'Allier à Moulins.



Affiche de l'USCAM, 1979

© Archives municipales de Moulins.

LE VÉLODROME DE LURCY-LÉVIS

La Société Vélocipédique de Lurcy-Lévis est fondée par le docteur Gaston Montalestot en avril 1897. Dès lors, la municipalité vote les crédits pour l'aménagement d'un vélodrome et un agent voyer est missionné pour sa construction.

La piste est en sable avec des virages relevés, pour une longueur totale de 250 mètres. Le vélodrome est inauguré le 22 août 1897, quelques mois après celui de Moulins.

Le vélodrome de Lurcy-Lévis est installé sur le champ de Foire. Très rapidement, il accueille des courses de prestige annuelles qui s'accompagnent de festivités en tous genres : dîners, bals, concerts, fêtes foraines, matchs de boxe, courses de tandems, feux d'artifices. Tout cela contribue à l'engouement populaire dont l'un des plus anciens vélodromes français encore actifs bénéficie toujours.

Cette piste accueille tous types de courses et l'on y programme très tôt deux courses folles nées aux États-Unis d'Amérique comme l'Américaine ou Madison et la course de demi-fond derrière une motocyclette.

L'Américaine est une course de relais née dès les années 1890 pour déjouer la loi interdisant de faire courir les cyclistes plus de douze heures par jour afin de les protéger de l'épuisement. Elle tient son surnom de «Madison» de la première course de relais organisée au Madison Square Garden de New York en 1899. La course peut ainsi durer 24 heures, les coureurs se relayant à volonté et portant le même dossard. De nos jours, les Américaines durent de 30 à 60 minutes.



Carte postale ancienne, vélodrome de Lurcy-Lévis, années 1920 © Collection particulière.



1



2



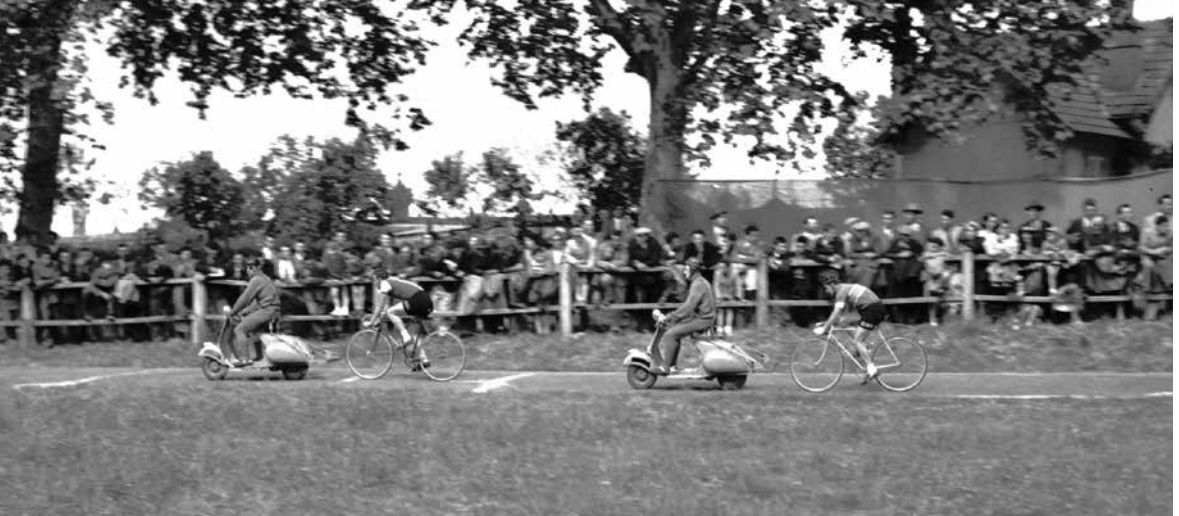
3

Dès les années 1930, le vélodrome de Lurcy-Lévy accueille également des courses de demi-fond derrière motocyclttes. Pour cet exercice spectaculaire, chaque coureur roule derrière un entraîneur à motocycltte, surnommée moto de stayer ou de demi-fond. L'engin dispose à l'arrière d'un rouleau contre lequel le cycliste vient coller sa roue afin de profiter au mieux de l'aspiration. Cette épreuve dangereuse ne se pratique que sur les pistes de vélodromes.

Tout au long de sa longue histoire, le vélodrome de Lurcy-Lévy a vu se défier les grands noms du cyclisme professionnel comme Louison Bobet, André Darrigade ou encore Jacques Anquetil et continue d'accueillir les novices tout comme les sportifs de haut niveau.



4



5



6

1. Portrait du docteur Gaston Montalecot
© Collection particulière.

2/3. Inauguration du vélodrome
de Lurcy-Lévis, programme 1897
© Collection particulière.

4. Affiche, 1910
© Collection particulière.

5. Photo de course de demi-fond, 1954
© Collection particulière.

6. Affiche, 1925
© Collection particulière.

MOULINS ET LE TOUR DE FRANCE

Le Pays d'art et d'histoire de Moulins Communauté est un territoire marqué par le cyclisme, d'une part avec la présence d'un des plus anciens vélodromes français encore en activité, et d'autre part, avec le passage de grandes courses cyclistes telles que Paris-Nice et surtout, le Tour de France.

La première édition du Tour de France (1903) organisée par Henri Desgranges, directeur du journal *L'Auto*, voit les coureurs passer par la ville de Moulins lors de la première étape longue de plus de 450 kilomètres reliant Paris à Lyon. En 1904, le Tour de France réitère son passage par Moulins.

Au cours des premiers Tours de France, des points de contrôle fixes jalonnent le parcours, devant lesquels les coureurs doivent se présenter. À Moulins, le contrôle fixe est établi à l'hôtel de Paris en 1903 et 1904. Les coureurs s'y succèdent tout au long de la nuit en 1903 et au petit matin en 1904.

Le 12 juillet 2023, la ville de Moulins accueille l'arrivée de la 11^e étape du Tour de France, 120 ans après le passage du premier Tour.

SPORTS

Nouvelles vélodépressions. — Le « Tour de France ». — À l'heure où nous écrivons ces lignes, la première étape de la formidable épreuve est terminée. Quelles en ont été les vainqueurs ? Garin, Pasquier ou Gerol ? Nous le saurons sous peu, mais d'ici là.

En attendant, il nous plaît de constater que le « Tour de France » a obtenu à Moulins un plein succès. Et cela était facile à prévoir, car il y a longtemps qu'il n'avait été donné à nos concitoyens de voir et d'applaudir les grands cracks de la route.

L'organisation du contrôle ne laissait rien à désirer, et le service de surveillance de la route, parfaitement établi, a permis aux coureurs de se tirer sans encombre de toutes les difficultés du trajet dans notre département, passages à niveau, descentes dangereuses, etc.

En passant, un bon point à la municipalité, qui a laissé allumer pendant toute la nuit les becs de gaz sur le parcours suivi en ville par les concurrents... Et arrivons aux détails de l'arrivée des coureurs à Moulins.

Dès midi, 200 personnes sont massées devant l'hôtel de Paris. Pendant qu'un commentateur, dans les groupes, une dépêche de Nevers annonçant le passage dans cette ville, à 10 h. 56, des deux coureurs de tête, Garin et Pagis, M. Delattre, l'ancien manager de Garin et des coureurs qui montent la marque La Française, s'occupe de préparer les mets et boissons diverses destinés à ravitailler nos « poulains ». Sur deux tables dressées à proximité du contrôle, il fait installer tout un stock de victuailles : poulet froid, chocolat, œufs beurrés, oranges, eau de Vichy, vin blanc, lait, etc... En outre, trois bicyclettes de rechange sont déposées à proximité et prêtes à être emportées par les coureurs dont les machines auraient pu être endommagées au cours du trajet.

Sur la route, c'est un va-et-vient continu de bicyclist, contrôleurs ou autres.

Tout à coup, on crie : « Les voilà ! » Effectivement, quelques secondes après, à 1 heure 13, débouchent en coup de vent vers le contrôle deux coureurs blancs de poussière : c'est Garin, le favori, et Pagis, de Tourcoing. Extra sur, il y a un petit moment de lutte ; c'est à qui des deux s'élance avant l'autre. Finalement, c'est à Garin que revient l'honneur d'apporter le premier son persus sur les feuilles vierges du contrôle.

Les deux athlètes sont superbes d'allure ; Garin surtout donne bien à première vue l'idée du routier enduré, ténace, qui ne connaît pas l'échec et le découragement. Fort et rageur, il bouscule tout le monde pour arriver vers son manger qui, après l'avoir fait débarrasser à grande eau, lui fait promptement avaler un bon bol de bouillon. Et, là-dessus, monsieur Garin s'empare de deux bouteilles, plonge l'une de la tête d'eau de Vichy, qu'il glisse dans les poches de son veston ; il boira sa célèbre Dorige et, ensuite, instinctivement sur sa machine, repart.

À 1 heure 25, nouvelle affaire. C'est Gerol, très calme et très froid. Il se plaint de la guigne qui lui a fait dégonfler un pneumatique aux environs de Villeneuve, alors qu'il avait rejoint Garin et Pagis. Après avoir avalé une bouteille de bordeaux largement diluée d'eau et mangé une douzaine de biscuits, il entre à la poursuite des deux premiers.

À 1 heure 52 arrivent Kerf et Jean Fischer. Tous deux prenant une légère collation, bourrent leurs poches de victuailles et repartent vivement.

Les arrivées se succèdent alors dans l'ordre suivant :

À 2 heures 6, Muller, Pasquier, Potier et Calmes, ensemble.

À 2 heures 12, Annetier, Habets, Angereux et Pivin.

Notre compatriote Annetier se plaint amèrement d'avoir été « empoisonné » à Nevers, où au lui aurait fait avaler une drogue amère dont les effets lui font perdre un temps précieux. Cependant, il ne désespère pas de rattraper son retard. Ils ont aussi abandonné les machines de rechange, des coureurs et un bouillon, il suite en machine et d'urgence rapidement dans la nuit, sans les applaudissements du public.

À 3 heures 14, arrivent ensemble Biagendry, Lamour et Jodé.

À 3 heures 40, Gubien.

À 3 heures 10, Solais, Barot, Millocheux et Jay.

À 3 heures 24, Joseph Fischer, l'Allemand, qui portait dans le groupe des favoris, a été victime d'un malheur inévitable de course ; il ne peut pas pour cela tout espoir et repart allègrement. D'un allure souple et alerte.

À 3 heures 40, Lasser.

À 4 heures 26, Dargacis et Lecharlier ensemble.

À 4 heures 40, Gibe.

À 5 heures 4, Guillaume et Pagan.

À 5 heures 45, Perrelle et Barroy.

À 5 h. 57, Mostaché, de Balade et Vouraux.

À 6 heures 20, Barletmas, le « copain » de l'Allemand Joseph Fischer.

À 6 heures 45, Moelin.

À 6 heures 53, Zimmermann.

Garin et Pasquier sont passés ensemble à Lapalisse à 3 heures 7.

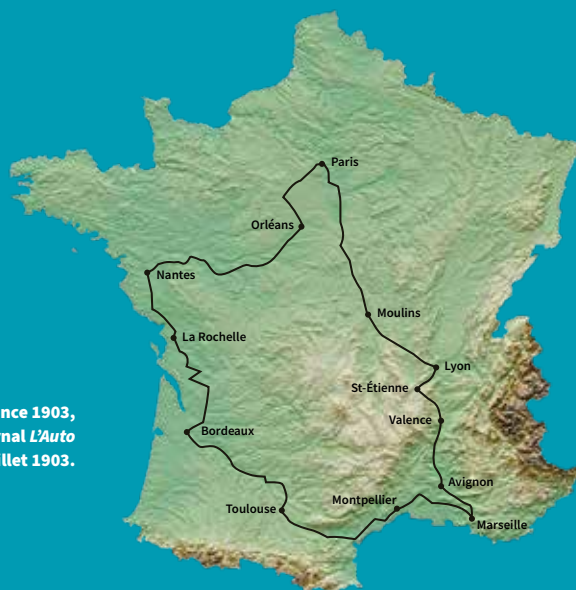
De nombreuses plaintes vont, parait-il, être déposées après des organisateurs contre deux ou trois coureurs, et non des moindres, qui se seraient fait entraîner par des automobiles. Jean Fischer, notamment, a été disqualifié à son arrivée à Nevers pour ce motif.





Affiche Vélo Tour France 1920-1930.

Parcours du Tour de France 1903,
d'après la une du journal *L'Auto*
du 1^{er} juillet 1903.



« JUCHÉ SUR UNE SIMPLE BICYCLETTE, VOUS AUREZ VITE L'IMPRESSION DE ROULER SUR L'ÉCHINE DE LA TERRE. »

Pierre Sansot, anthropologue et philosophe, 1928-2005.



Moulins Communauté appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire.

Le ministère de la Culture, Direction générale des patrimoines et de l'architecture, attribue le label Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il qualifie des territoires, communes ou regroupements de communes qui, conscients des enjeux que représente l'appropriation de leur architecture et de leur patrimoine par les habitants, s'engagent dans une démarche active de connaissance, de conservation, de médiation et de soutien à la création et à la qualité architecturale et du cadre de vie.

Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des chefs de projets Villes ou Pays d'art et d'histoire et la qualité de leurs actions.

Des vestiges antiques à l'architecture du XXI^e siècle, les villes et pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de 207 Villes et Pays d'art et d'histoire vous offre son savoir-faire en métropole et outre-mer.

Le service Pays d'art et d'histoire coordonne et met en œuvre les initiatives de Moulins Communauté, Pays d'art et d'histoire. Il propose tout au long de l'année des visites guidées pour tous les publics : locaux, touristes, jeune public, en groupe ou en famille. Il se tient à votre disposition pour tout projet.

Renseignements, réservations :

Tél. : 04 70 48 01 36

ou 04 63 83 34 12

E-mail :

patrimoine@agglo-moulins.fr

VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE



Soutenu par

