



HAL
open science

En quête d'évasion : le voyage cyclotouriste dans la France de l'entre-deux-guerres

François d'Hubert

► **To cite this version:**

François d'Hubert. En quête d'évasion : le voyage cyclotouriste dans la France de l'entre-deux-guerres . Histoire. 2014. dumas-01118684

HAL Id: dumas-01118684

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01118684>

Submitted on 19 Feb 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

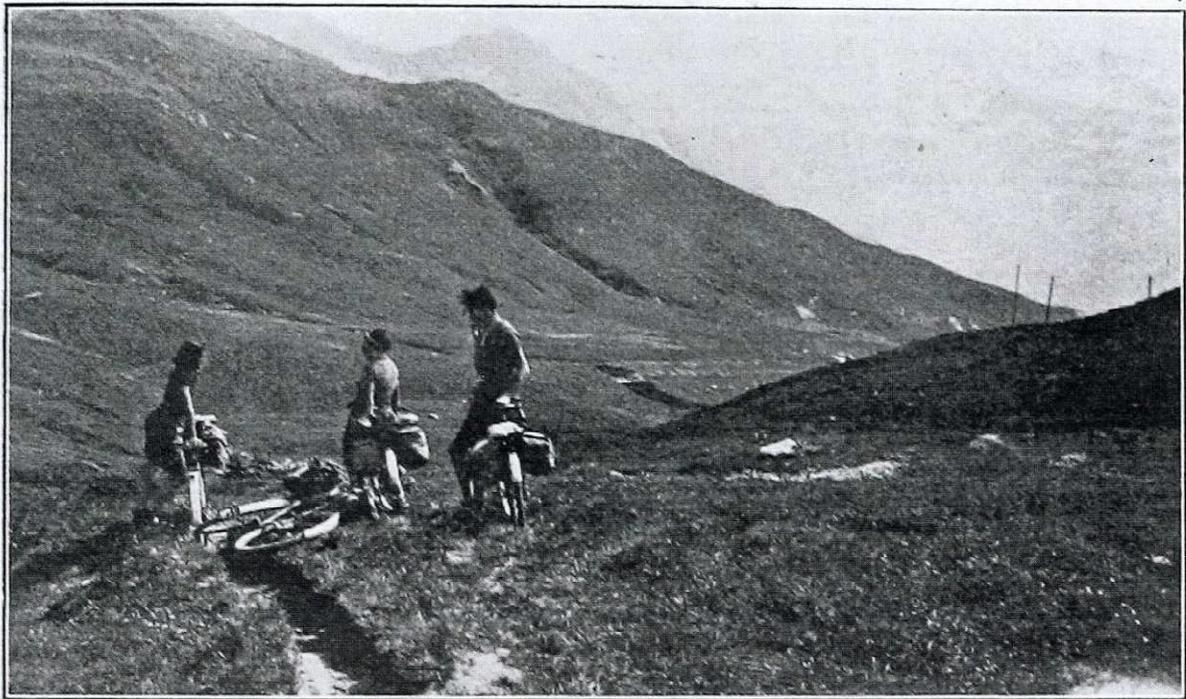
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université Paris 1 (Panthéon-Sorbonne)
Histoire des sociétés occidentales contemporaines (XIX^e-XXI^e siècles)

François D'HUBERT

En quête d'évasion

Le voyage cyclotouriste dans la France de l'Entre-deux-guerres



Au col du Cormet de Roselend

(Photo H. Cabrol)

Mémoire de master
(Histoire)
sous la direction de Pascal Ory

Année 2013-2014

En quête d'évasion

**Le voyage cyclotouriste dans la France de
l'Entre-deux-guerres**

Sommaire

INTRODUCTION

1^{ère} partie : FORMATION D'UN GROUPE DE PASSIONNÉS

Chapitre 1 : Les préparateurs de l'évasion

1.1 Une autonomisation mouvementée

1.2 Vélocio

Chapitre 2 : Les récits de voyage : manuels de l'évasion

Chapitre 3 : Un instrument rassembleur et distinctif

3.1 Les cyclotourismes

3.2 Des bicyclettes à la pointe de l'innovation

3.3 Se distinguer des autres cyclistes

Chapitre 4 : Les fugitifs

4.1 Un petit groupe de fans

4.2 Des élites urbaines ?

4.3 Un cyclotourisme pour tous

2^{ème} partie : A LA RECHERCHE DE LA DIVERSITÉ

Chapitre 1 : Varier les temps et les lieux

1.1 Une évasion provisoire

1.2 Un ancrage régional

1.3 L'évasion géographique

a) La fin de l'ère Vélocio (1919-1930)

b) La diversification (1930-1939)

c) Bilan de l'Entre-deux-guerres

Chapitre 2 : Le pittoresque régional

2.1 Une géographie vidalienne

2.2 L'indigène

2.3 Les femmes

2.4 Racisme ou exotisme régional ?

3^{ème} partie : LE PROJET DE L'ÉVASION

Chapitre 1 : Rejeter les pratiques des automobilistes et des « touristes »

1.1 La relégation des touristes cyclistes

1.2 Une mécanique incompatible avec le tourisme

1.3 La supériorité du cyclotourisme

Chapitre 2 : Aventure sportive ou tourisme culturel ?

2.1 Tourisme actif

2.2 Tourisme culturel

Chapitre 3 : Oublier la société moderne

3.1 La prison urbaine

3.2 Solitude et calme

3.3 La Nature libératrice

CONCLUSION GÉNÉRALE

SOURCES

BIBLIOGRAPHIE

TABLE DES ILLUSTRATIONS

TABLE DES MATIÈRES

Introduction

L'évasion, la vie hors du temps, au milieu du feu d'artifice des sensations diverses : couleurs joyeuses, lignes pures, musiques étouffées, et surtout la joie profonde organique de l'effort volontaire et continu, voilà les jouissances que m'a procuré mon premier contact avec le cyclotourisme. Ai-je vécu avant ce temps ? Je m'en souviens à peine !¹

Le cyclisme peut être divisé en trois catégories selon une classification qui remonte aux débuts de la pratique cycliste de façon massive. La plus répandue est celle du cyclisme utilitaire, c'est-à-dire l'usage de la bicyclette comme moyen de transport, que ce soit dans le cadre de l'activité professionnelle ou simplement pour se rendre d'un endroit à un autre. La deuxième correspond au cyclisme de compétition. C'est la catégorie des courses cyclistes accomplies par des coureurs professionnels, que ce soit sur piste dans les vélodromes, sur route ou bien, plus récemment, sur des circuits spécialisés, en plein air, tels le cyclo-cross, le Vélo Tout Terrain et le BMX (*Bicycle motocross*). Enfin, le cyclotourisme est la troisième de ces catégories.

L'invention du mot est traditionnellement attribuée à Paul de Vivie qui écrit en 1889 dans sa revue *Le Cycliste* : « Pour le cyclo-touriste, qu'on nous passe ce néologisme, aller en vélocipède n'est pas le but définitif, c'est simplement une des formes, la meilleure à notre avis, sous lesquelles il satisfait sa passion du tourisme »². Le mot est encore mal assumé à une époque où le cyclisme commence juste à se répandre. De plus, si l'on met de côté le versant compétitif, cyclisme et tourisme ont longtemps été une même chose. Le terme cyclo-tourisme ne prend de sens qu'à partir de la diversification des formes de tourisme durant les premières années du XX^{ème} siècle.

Le mot se fixe difficilement. Les deux écritures « cyclo-tourisme » et « cyclotourisme » existent. Le trait d'union semble être progressivement enlevé, sans totalement disparaître. La rubrique de *La Pédale* consacrée au tourisme à bicyclette enlève le trait d'union en avril 1924³. Néanmoins, il apparaît encore fréquemment dans les revues spécialisées durant l'Entre-deux-guerres. Plus qu'il ne sanctionne un rapprochement entre les termes « cyclisme » et « tourisme », le mot entier souligne l'émancipation du cyclotourisme. Ce n'est plus un

¹ MAGDA, « Il y a six mois que je suis née... », *Le Cycliste*, février 1938, p. 71.

² P. DE VIVIE, *Le Cycliste*, décembre 1889.

³ Le trait d'union est encore présent au 1^{er} avril 1924 (n° 28) mais a disparu le 22 avril (n° 31). Une lacune empêche l'identification exacte du changement.

mélange artificiel entre deux pratiques mais une pratique à part entière et légitimée. « 1932, c'est l'année où le mot cyclotourisme entre au Larousse »⁴. Toutefois, il ne se trouve pas dans le Larousse Universel (1931-1937) ni dans le Dictionnaire de l'Académie française de 1932. C'est la preuve qu'après quarante ans d'existence, le mot « cyclotourisme » peine à se faire reconnaître dans la langue française. A la fin des années 1930, il semble adopté durablement, notamment lorsque André Cazanave présente « Le Cyclotourisme » sur Radio-Paris le 27 avril 1937⁵. A noter que si le nom s'est fait une place officielle, ce n'est pas le cas de l'adjectif « cyclotouristique », pourtant utilisé par les pratiquants. En conséquence, il est d'usage de parler d'une randonnée « cyclotouriste » alors qu'une randonnée « touriste » est grammaticalement incorrecte en français.

Il existe donc une certaine gêne envers cette union des mots « cyclisme » et « tourisme » qui rend compliquée sa définition. Sur le plan académique, celle-ci est « tourisme à bicyclette »⁶. Le cyclotouriste serait un touriste avant tout. La bicyclette ne serait qu'un moyen de faire du tourisme. Il s'agit d'exclure les coureurs cyclistes et ceux qui utilisent la machine comme un simple moyen de transport. Le touriste est « celui qui voyage pour son plaisir »⁷. Le cyclotourisme ne doit donc pas être lié à une rémunération. Toutefois, le primat du second terme est bousculé. Le cyclotourisme comprend de nombreuses pratiques. Certaines mettent en avant le cyclisme, défini comme un « sport » en 1932⁸. Par exemple, les brevets ont pour objectif d'effectuer un certain nombre de kilomètres en un temps limité. Les distances vont de 200 kilomètres au minimum à 600 kilomètres au maximum. L'aspect sportif est clairement mis en avant.

La définition académique est mise à mal. Le cyclotourisme est-il un sport ou une forme de tourisme ? Ce sont les clubs eux-mêmes qui différencient « les baladeurs, les touristes et les randonneurs » en fonction du kilométrage effectué⁹. La distinction du randonneur d'un touriste est récurrente mais est-elle judicieuse ? *A priori* non car un randonneur reste

⁴ R. HENRY, *Histoire du cyclotourisme, 1^{ère} partie, 1865-1939*, Ivry-sur-Seine, Fédération française de cyclotourisme, 2010, p. 204.

⁵ Retranscrit dans *Cyclotourisme*, n°115, juin 1937, p. 119-120.

⁶ Elle est déjà courante avant son entrée dans les dictionnaires. Les cyclotouristes utilisent fréquemment cette expression. Voir par exemple « Pour le Renaissance du Tourisme à Bicyclette », *La Pédale*, n°1, 26 septembre 1923, p. 24-25.

⁷ *Dictionnaire de l'Académie française*, 1932, t. 2, p. 672.

⁸ *Ibid.*, t.1, p. 338.

⁹ A. POYER, « L'embellie du cyclotourisme et les femmes (1923 - début des années 1950) » dans Thierry Terret (dir.), *Sport et genre*, vol. 1, *La conquête d'une citadelle masculine*, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 183.

quelqu'un qui voyage pour son plaisir. Une solution est de distinguer plusieurs tourismes. Alex Poyer utilise le terme « d'hyper-tourisme » pour qualifier les brevets Audax, apparus en 1904 à l'initiative d'Henri Desgrange, en référence à la différence faite par *Le Cycliste* du « micro-tourisme du baladeur qui aime apprécier les détails » et du « macro-tourisme du randonneur qui se contente de rapides vues d'ensemble »¹⁰. Ainsi, on redonne du crédit à la définition académique du cyclotourisme qui regrouperait toutes les formes de tourisme à bicyclette. Pour être plus précis, mieux vaut se rallier à la définition concrète d'Alex Poyer : le cyclotourisme est « la pratique non compétitive du deux-roues mu par la force musculaire »¹¹. Un cyclotouriste n'obtient pas de rémunération. Les éventuels gains obtenus lors d'un concours ne sauraient subvenir à ses besoins. Cette définition exclut les cyclo-moteurs.

Néanmoins, personne ne semble mettre en avant la notion de « loisir ». On lui préfère celles de « sport », de « tourisme » ou de « pratique ». Pourtant, le cyclotourisme est définitivement un loisir car il se pratique en-dehors du cadre de l'activité professionnelle à une fin hédoniste. Il peut être ludique avec des jeux d'orientations ou d'autres activités de groupe. Il est sportif, de façon plus ou moins prononcée selon l'individu en selle. Enfin, ce qui fait le cyclotouriste est le *choix* de pratiquer ce loisir à bicyclette. De cette façon, on écarte ceux qui utilisent le vélo seulement comme un moyen de transport par défaut.

L'apparition de ce loisir voyageur est indissociable de l'évolution du cyclisme. Au tournant des années 1890 le vélocipède cesse d'être un engin d'apparat permettant de faire des acrobaties spectaculaires. Il change d'usage et devient un véritable moyen de locomotion grâce à des innovations techniques telles que les freins, les roues égales, la chaîne et les pneumatiques. Il suscite ainsi l'intérêt d'un public beaucoup plus large. Les ventes de cycles croissent fortement à partir de 1890. Elles sont multipliées par vingt en une décennie¹². La presse cycliste connaît son plus fort essor entre 1888 et 1892. Le nombre de titres septuple en quatre ans¹³. Une taxe sur les vélocipèdes est mise en place par la loi de 28 avril 1893. Elle est de dix francs par place, soit vingt francs pour un tandem. Certains contemporains considèrent

¹⁰ A. POYER, *Les premiers temps des véloce-clubs, Apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914*, Paris ; Budapest ; Turin ; L'Harmattan, 2003, p. 292.

¹¹ A. POYER, « L'embellie du cyclotourisme et les femmes... », p. 182.

¹² C.S. THOMPSON, *The Tour de France, a cultural history*, Berkeley, University of California Press, 2006, p.15.

¹³ A. POYER, « La première presse cycliste française : ses titres, ses hommes, son influence (1869-1904) » dans Évelyne Combeau-Mari (dir.), *Sport et Presse en France (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, Le Publieur ; Saint-Denis (Réunion), Université de la Réunion, 2007, p. 344.

qu'elle marque la consécration de la bicyclette¹⁴. En Italie, un constat similaire peut être fait à propos de la taxe de dix liras mise en place à la fin du XIX^{ème} siècle¹⁵.

Des associations se forment autour du cyclisme. L'Union Vélocipédique de France est fondée dès 1881 et le Touring-club de France apparaît en 1890. Le tourisme y est quasi exclusivement pratiqué à bicyclette. Le « cyclo-tourisme » se confond avec le « tourisme » pour une décennie. En 1900, le Touring-club de France est fort de 75 000 membres¹⁶, appartenant « aux nouvelles élites urbaines » : ingénieurs, directeurs d'usine et employés¹⁷. Le même phénomène se produit en Italie. Le Touring-club Cycliste italien (T.C.I.), fondé en 1894, connaît un fort succès : de presque 21 000 membres en 1900, il dépasse les 150 000 quinze ans plus tard¹⁸. De nombreux clubs cyclistes émergent. Le tourisme y est de plus en plus encouragé avant qu'il ne se marginalise, faute d'autonomie¹⁹.

Le succès de la bicyclette est dû à plusieurs facteurs. Tout d'abord, elle présente certains avantages par rapport aux autres moyens de locomotion. Sa pratique est simple et surtout l'utilisateur est autonome. La bicyclette procure une liberté de mouvement sur laquelle les affiches publicitaires insistent particulièrement. Elle est perçue et promue comme une machine moderne, un produit de l'industrie et de l'innovation technologique. On insiste sur sa vitesse, sa solidité et sa légèreté. Son image se construit en opposition à un chemin de fer inconfortable et lent. Plus largement, la bicyclette est l'antithèse du transport en commun. Elle permet de s'extraire de la ville par ses propres moyens et d'atteindre la campagne sans se soucier des horaires de train. Pour certains, c'est un progrès qui renforce la cohésion nationale : le cycliste emprunte des routes abandonnées par le chemin de fer. Il irrigue des artères longtemps délaissées et revivifie ainsi le corps de la nation.

Le vélocipède est un produit assez cher. Les acheteurs appartiennent à la bourgeoisie. Ce sont des ingénieurs, des commerçants, des artistes ou des professions libérales ainsi que leurs épouses. « Eux seuls disposent des moyens financiers leur permettant d'acquérir ces machines très coûteuses à l'époque : 700 à 1 000 francs en 1890. La moins chère, en 1892, coûte 360

¹⁴ J. SERAY, *Le monde du vélo : histoire, curiosité, accessoire*, Boulogne-Billancourt, Du May, 2004, p. 43.

¹⁵ D. MARCHESINI, *L'Italia del Giro d'Italia*, Bologna : Il Mulino, 1996. Réédité en 2003.

¹⁶ C. BERTHO-LAVENIR, *La Roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, O. Jacob, 1999, p. 97.

¹⁷ *Ibid.*, p. 107-108.

¹⁸ D. MARCHESINI, *L'Italia del Giro d'Italia*.

¹⁹ Pour plus de précisions sur les associations cyclistes, lire la thèse d'Alex Poyer, *Les premiers temps des véloce-clubs...*

francs, soit cinq fois le salaire d'un facteur ou l'équivalent de 1385 heures de travail »²⁰. Rouler à bicyclette, c'est aussi se distinguer socialement. Tout le monde n'a pas les moyens de s'offrir ce moyen de transport.

Conjointement se développe la compétition cycliste qui diffuse le goût du sport, la fatigue sans but productif auprès du peuple²¹. Ce sport est présenté comme moderne et comme un remède contre le spectre de la dégénérescence de la race française : dépopulation, neurasthénie, fatigue, alcoolisme, prostitution, maladies organiques²². Les journaux le mettent en scène, élaborent son histoire et exaltent sa relation avec le territoire national. L'émergence des courses cyclistes à grand spectacle a le même point de départ que « l'âge d'or »²³ de la bicyclette au tournant des années 1890. L'aspect publicitaire pour les marques de cycles est le plus important. Toutefois, les courses mettent en valeur un utilisateur de bicyclette différent du consommateur bourgeois. Les coureurs sont de plus en plus issus des classes inférieures. De ceux-là aussi le cycliste aisé tâche de se distinguer, notamment en prônant une position verticale sur la selle, plus digne que celle, courbée, du sportif à la recherche d'une victoire.

De la situation de la bicyclette en 1890 à celle des années 1920, une différence notable est perceptible. La recherche des sources pour étudier le cyclotourisme permet de s'en rendre compte. En 1898, on trouve aisément des périodiques exclusivement cyclistes tels que *Le Vélo médical* (Paris), *Le Vélo-catalan* (Perpignan) et *Le Vélo algérien et tunisien* (Alger), pour prendre quelques titres originaux. En 1922, on doit se contenter du *Cyclo-Sport* (Paris), dédié au cyclisme amateur, et du *Cycliste* (Saint-Etienne), revue de cyclotourisme. Il faut y ajouter quelques périodiques industriels, la plupart mixé avec l'automobile, et le bulletin de l'Union Vélocipédique de France²⁴. De même, le nombre d'affiches publicitaires est plus important avant 1914 que pendant l'Entre-deux-guerres. Enfin, les ouvrages consacrés au cyclisme (littérature, récits de voyage, itinéraires, pratique), très nombreux avant la première guerre mondiale, sont réduits à une dizaine de titres entre 1922 et 1939²⁵.

²⁰ N. BESSE, *Voici des ailes. Affiches de cycles*, Saint-Etienne, Musée d'art et d'industrie ; Paris, Réunion des musées nationaux, 2002, p. 68.

²¹ C. BERTHO-LAVENIR, « Le vélo entre culture et technique », dans *La Bicyclette*, Paris, Gallimard, 1998, p.8.

²² C.S. THOMPSON, *The Tour de France...*, p. 29.

²³ C. BERTHO-LAVENIR, *La Roue et le stylo*, p. 87.

²⁴ *Annuaire de la presse française du monde politique*.

²⁵ K. KOBAYASHI, *Pour une bibliographie du cyclisme*, Paris, Fédération française de cyclotourisme, 1984.

Cette diminution significative des sources traditionnelles est due à un changement d'utilisateurs de la bicyclette. Avec son succès, les prix baissent rapidement : de 800 francs de moyenne en 1892, le coût d'un vélocipède passe à 500 francs de moyenne l'année suivante et tombe à 150 francs en 1900²⁶. « En 1914, une bicyclette équipée, de modèle n°1, vaut 225 francs »²⁷ ce qui reste élevé pour un ouvrier mais est abordable pour les classes moyennes modestes. Cette tendance s'accroît après la première guerre mondiale. Le parc cycliste dépasse 3,5 millions en 1914 selon les chiffres officiels²⁸, sans compter la fraude pour échapper à la taxe. Celle-ci diminue. Elle passe de 10 à 6 francs en 1898 puis de 6 à 3 francs en 1906²⁹. Cela sanctionne l'augmentation significative des utilisateurs, qui permet de baisser l'imposition sans y perdre. La bicyclette devient accessible à un public plus large. Elle se démocratise.

Avec l'accession de classes plus modestes à la bicyclette, le facteur de distinction se déplace. Les populations aisées privilégient bientôt l'automobile, apparue en 1895, pour leurs voyages touristiques aux dépens des cyclistes : « Elle va tout leur emprunter : leurs journaux, leurs associations, leurs façons de se faire entendre dans la société et leur projet social et politique »³⁰. En effet, la presse cycliste connaît un déclin rapide. En 1900, il n'y a plus que dix titres. En 1904, après le triomphe du Tour de France et de *L'Auto*, le flanc sportif est aussi perdu au profit d'une presse sportive associant le cyclisme à l'automobile et à l'athlétisme³¹. Côté tourisme, les grandes associations se détournent au début du XX^{ème} siècle. L'Union Vélocipédique de France se concentre sur la compétition et se désintéresse du tourisme. Au Touring-club de France, le tourisme cycliste doit faire face à la diversification : comités nautique, hippique (1904), tourisme aérien, tourisme hivernal (1908),... Le cyclisme est marginalisé³².

« En 1910, c'est fini. Le tourisme cycliste a vécu ses plus belles heures. Ses adeptes fatigués se sont tournés vers d'autres plaisirs plus automobiles »³³. Cette conclusion illustre la délimitation d'un « âge d'or » de la bicyclette compris approximativement entre 1890 et 1905

²⁶ N. BESSE, *Voici des ailes*, p. 72.

²⁷ C. BERTHO-LAVENIR, *Voyages à Vélo. Du vélocipède au Vélib'*, Paris, Paris bibliothèques, 2011.

²⁸ J. ORSELLI, *Usages et usagers de la route, 1860-2008*, t. 2, (1921-1944), Rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable, 2009, p. 12.

²⁹ J. SERAY, *Le monde du vélo*, p. 44 et 48.

³⁰ C. BERTHO-LAVENIR, *La Roue et le Stylo*, p. 155.

³¹ A. POYER, « La première presse cycliste française... », p. 345.

³² A. POYER, *Les premiers temps des véloce-clubs*, p. 282 et 286.

³³ C. BERTHO-LAVENIR, « L'échappée belle », dans *La bicyclette*, p. 124.

avec une période ascendante entre 1880 et 1897 et un déclin entre 1898 et 1914. Les historiens distinguent deux âges : un âge bourgeois allant jusqu'en 1914 et un âge populaire correspondant à l'Entre-deux-guerres³⁴ où la bicyclette est utilisée de façon massive au sein des classes inférieures de la société et n'est plus l'apanage de la bourgeoisie. On passe de « l'âge de la bicyclette » à « l'âge du vélo »³⁵.

Qu'advient-il du cyclotourisme ? Il ne disparaît pas soudainement avec la guerre de 1914-1918 pour réapparaître lors des congés payés de 1936 sous la forme d'ouvriers en vacances selon une représentation fréquente du Front populaire français. Cette période de l'Entre-deux-guerres est plus obscure dans l'historiographie de ce loisir. La raison principale est que les travaux universitaires consacrés ou utilisant le cyclotourisme en tant que pratique autonome institutionnellement sont presque inexistantes à ce jour. Il n'y a guère qu'Alex Poyer, spécialiste du cyclisme associatif, qui l'aborde dans un article consacré à la place des femmes dans le cyclotourisme³⁶. Il apporte des données sur l'évolution des effectifs à partir desquels il propose une périodisation homogène. Toutefois, la lecture de « genre » ne permet pas d'approfondir la signification des pratiques cyclotouristes, leurs regards sur ce qu'ils découvrent ou ressentent, les raisons d'utiliser la bicyclette et les différentes motivations d'un voyage cyclotouriste.

« Jusqu'à une date récente, les cyclotouristes n'ont guère cultivé la mémoire »³⁷. C'est le constat d'un vétéran de la Fédération Française de Cyclotourisme. Quelques cyclotouristes renommés tels Adrien de Baroncelli, Paul de Vivie ou le premier président de la Fédération, Gaston Clément, font l'objet de portraits dans la presse spécialisée comme *Le Cycliste*. Roland Sauvaget a élaboré une sorte de sauvetage de mémoire sur l'histoire de la fédération. Tiré à 40 exemplaires et avec une partialité non dissimulée, ces *Matériaux et souvenirs* affichent leur modestie et désirent susciter des recherches plus poussées. Riche en chiffres et détails sur les débats et conflits internes à la fédération, cet ouvrage aide surtout à comprendre le fonctionnement d'une association. Le cyclotourisme en tant que loisir y est finalement assez secondaire. *L'Histoire du cyclotourisme* de Raymond Henry prend davantage de distance mais n'a pas non plus pour objectif d'être une étude scientifique. Ses principales

³⁴ J.R. CARRÉ, « Le vélo dans la ville : un révélateur social » dans *La bicyclette*, p. 153.

³⁵ C. BERTHO-LAVENIR, *Voyages à Vélo...*

³⁶ A. POYER, « L'embellie du cyclotourisme et les femmes,... », 2006.

³⁷ R. SAUVAGET, *Matériaux et souvenirs pour une histoire de la Fédération Française de Cyclo-Tourisme*, Yzeure, 32 rue Claude Dussour, 03400, 2000.

richesses sont un apport iconographique conséquent et une riche documentation. Si certaines conclusions offrent de véritables analyses historiques, le corps reste factuel et centré sur les organisations des différentes associations s'occupant du cyclotourisme. Cet ouvrage est utile pour obtenir de bons résumés des diverses organisations fédérales sur une longue période et de quelques « tournants » marquants mais l'aspect des représentations est peu abordé³⁸.

Si le cyclotourisme a été peu étudié pour lui-même au niveau universitaire, il est évoqué en tant que forme de cyclisme. Les pratiques de la bicyclette ont acquis leur légitimité en tant qu'objet d'étude depuis une vingtaine d'années. Le versant compétitif a été le premier concerné, notamment en raison de l'impact mondial du Tour de France. L'examen des représentations sportives, de leur élévation en tant qu'idoles, des critiques qu'ils subissent ou des valeurs qu'ils incarnent se lie à celui de la perpétuation d'un événement spectaculaire. Surtout, cet événement connecte un sport avec un discours sur le territoire traversé. Aujourd'hui, chaque course cycliste est comprise en fonction de cartes, d'itinéraires et de profils de relief.

Concernant les pratiques non compétitives, on distingue deux centres d'intérêt qui se rejoignent souvent. Le premier porte sur les utilisateurs de la bicyclette dans leur ensemble. Aller à bicyclette ne signifie pas la même chose en 1900 et en 1930. Cela peut renvoyer à la distinction, la modernité ou bien au sport, à la proximité avec la nature et à l'excitation des sens. Le second concerne ce que l'on pourrait appeler le « milieu cycliste ». Il fait le lien entre la compétition et le tourisme. Il s'agit des associations, des clubs et de la presse spécialisée. Alex Poyer a mis en évidence la manière dont ces acteurs influencent l'activité cycliste. Ils promeuvent certaines pratiques, le sport-spectacle, valorisent ou délaissent temporairement une activité. Le tourisme en est un bon exemple³⁹. Si les ouvrages sur les compétitions cyclistes couvrent une période assez large, le cyclisme non compétitif se heurte à la borne de 1914. Les travaux sur les périodes suivantes sont moins complets même si quelques pistes et idées générales sont lancées, souvent en comparaison avec l'époque précédente.

« Cyclisme » et « locomotion » sont des notions proches. Cette dernière catégorie porte une attention à la machine. L'apport de la médiologie a permis d'analyser l'évolution des représentations en fonction des mutations techniques apportées à la bicyclette. Avec Catherine

³⁸ R. HENRY, *Histoire du Cyclotourisme*, 2010.

³⁹ A. POYER, *Les premiers temps des véloce-clubs*, 2003.

Bertho-Lavenir, la forme du guidon, l'adoption ou non du dérailleur, l'éclairage avant ou arrière ou les différents pneumatiques deviennent des clefs de compréhension de la société. Les changements sanctionnent une évolution du rapport au confort, à la vitesse, à l'effort, à la modernité et touchent aux questions de genre. Les imaginaires voire fantasmes autour de la bicyclette sont particulièrement véhiculés par les affiches publicitaires. Les aspects économiques et sociaux ne sont pas à négliger : il est difficile de comprendre l'évolution d'un transport sans l'évolution des prix souvent liée à celle des utilisateurs.

La locomotion ne se limite ni à la bicyclette ni à des considérations techniques. Les différents moyens de transport interagissent entre eux. Chacun se construit ou se perpétue en opposition par rapport aux autres. Des discours se construisent. Il s'agit de différencier voire de concurrencer un autre transport en mettant en avant certaines valeurs. La modernité, l'autonomie, l'innovation technique et la vitesse caractérisent les transports nouveaux mais ils suscitent aussi la défiance et des critiques. Christophe Studeny révèle le choc de certains observateurs voyant une nouvelle machine. Le danger de leur vitesse et l'intrusion de la modernité industrielle font partie des craintes⁴⁰. Les relations entre véhicules se forment aussi par les accidents. Jean Orselli a effectué une approche chiffrée conséquente, portant attention à la législation⁴¹. Toutefois, les conséquences culturelles telles que la formation des stéréotypes entre usagers de la route, les conflits entre eux et l'évolution de la tolérance envers ces décès ne semblent pas avoir été étudiées. Les locomotions induisent une évolution des rapports à la vitesse et au temps. Dans un contexte d'accélération, l'adoption d'un transport plus lent mobilise d'autres usages et d'autres valeurs selon les espaces d'utilisation. Cela sanctionne de nouvelles façons de voyager.

« L'histoire du tourisme, des techniques, religieuse, sciences, *postcolonial studies*, « genre », études littéraires, art, politique ont ainsi produit, sur le phénomène du voyage des travaux souvent remarquables. Pourtant l'histoire du voyage n'existe pas »⁴². C'est par ce constat que Sylvain Venayre introduit son *Panorama du voyage*. Si de nombreux travaux se sont servis du voyage, celui-ci n'a pas été étudié pour lui-même avant cet ouvrage dans lequel il tente d'allier les trois manières de considérer le voyage : comme un facteur explicatif de certaines conséquences, par les récits des voyageurs et par les pratiques du déplacement. Il

⁴⁰ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995.

⁴¹ J. ORSELLI, *Usages et usagers de la route*, 2011.

⁴² S. VENAYRE, *Panorama du voyage (1780-1920). Mots, figures, pratiques*, Paris, Les Belles Lettres, 2012.

s'agit de ne laisser aucun aspect du voyage sur le bord de la route. Cet ouvrage propose des pistes méthodologiques dont il faut s'inspirer lorsque l'on choisit d'étudier une forme de périple. Toutefois, son arrêt en 1920 tend à privilégier le voyage lointain, que ce soit les explorations, le tourisme chic ou l'aventure.

Les périples des aventuriers constituent la majorité des travaux sur les voyages. Chacun insiste sur le fait de porter une attention particulière à la logistique d'une part et à la mise en récit du voyage d'autre part, soit par le voyageur lui-même soit par les organes de presse. Mais ces récits étudiés sont le fait d'explorateurs ou de touristes et écrivains renommés, de Stendhal à Blaise Cendrars en passant par George Sand, qui souvent ne se proclament pas comme tels. Sylvain Venayre note que « tout ce qui dénote le voyage du touriste est impitoyablement tourné en dérision »⁴³ ou encore que « les écrivains refusaient de se laisser réduire à ce seul plaisir de voir qui, en théorie, justifiait le voyage du touriste »⁴⁴. Pourtant, les « simples » touristes écrivent aussi. Il semble que seule Catherine Bertho-Lavenir se soit penchée sur leurs récits de voyage, en ne se consacrant qu'à la *Revue du Touring-club de France*. Son sujet est plutôt de démontrer comment ces récits de touristes participent au prosélytisme des associations de tourisme et à leur aspect didactique voire éducatif : comment regarder ce que l'on voit, comment pratiquer le tourisme. Le voyage est un outil d'analyse. Aussi bien Sylvain Venayre que Catherine Bertho-Lavenir ne dépassent pas la première guerre mondiale lorsqu'il s'agit du tourisme. L'histoire du voyage touristique de l'Entre-deux-guerres reste donc à faire.

Celle de la conquête du temps libre n'est plus l'aspect majeur de l'historiographie des loisirs. Avec *L'avènement des loisirs*, l'accent a été mis sur « l'invention des usages »⁴⁵. Ceux-ci peuvent être de l'ordre de la perception, de la représentation mais aussi de l'utilisation du temps libre. Dans cette dernière catégorie, l'attention aux lieux de migrations touristiques et aux moyens techniques employés pour les atteindre sont les points centraux. Il s'agit de comprendre les raisons des départs, ce que recherchent les individus en allant ailleurs ainsi que les manières de faire, différentes du temps de travail, qui régissent les lieux de loisir.

⁴³ S. VENAYRE, *Rêves d'aventures, 1800-1940*, Paris, La Martinière, 2006, p. 178.

⁴⁴ S. VENAYRE, *Panorama du voyage*, p. 472.

⁴⁵ A. CORBIN, *L'avènement des loisirs (1850-1940)*, Paris, Aubier, 1995, p. 9.

Partie du cadre général sur le temps libre, les travaux sur les loisirs se spécialisent vers une pratique particulière ou un lieu particulier, à tel point que la notion de loisir est de moins en moins présente dans les travaux sur ces nouveaux centres d'intérêt. Les significations sociales et culturelles des pratiques s'inscrivent dans le contexte propre de la période. Les conclusions tirées de ces analyses dépassent le cadre strict de l'objet initial. Pourtant, ces pratiques demeurent loisirs car elles sont provisoires. Ce qui fait leur originalité est leur aptitude à révéler les comportements du temps de non-loisir. Ainsi, chaque pratique peut apprendre des choses sur les libertés prises par les individus soucieux de s'évader de leur environnement quotidien et de ses contraintes.

Ce mémoire s'inscrit dans la continuité de ces différentes historiographies. L'objet du cyclotourisme, qui en fait l'originalité, y est abordé par l'angle des représentations. L'organisation associative y est moins centrale que le discours tenu par les cyclotouristes. La pratique concrète est privilégiée. C'est pourquoi l'attention est moins portée au cyclotourisme proprement dit qu'au voyage cyclotouriste et à la manière dont celui-ci crée des représentations collectives grâce à des périodiques spécialisés faisant office de médias culturels.

Le voyage est évasion. Il permet de quitter l'environnement des habitudes. Il met la routine à distance pendant un temps plus ou moins long. Cette évasion est plurielle selon le voyageur. Certains désirent une rupture totale, d'autres la cantonnent dans une durée, et pour beaucoup, elle n'est pas revendiquée. Elle peut être combattue. Au milieu du XIX^{ème} siècle, certaines voyageuses tâchaient de recréer leur environnement matériel et mental de tous les jours : le confort, les vêtements et les occupations⁴⁶. Les règles de bienséance et normes de tenues sont autant de barreaux qu'un voyageur apporte avec lui. L'évasion n'est parfois que géographique. C'est la confrontation d'un individu avec ce qui est pour lui un *ailleurs*.

Voyager ne sort plus de l'ordinaire dans la France de l'Entre-deux-guerres. Le XIX^{ème} siècle a mis à disposition tout un panel de moyens de transport : le train, le bateau à vapeur, l'automobile, la bicyclette et l'avion. Tous connaissent des innovations technologiques qui rendent leur usage de plus en plus répandu. Les voyageurs se diversifient. Des catégories se forment. Aventuriers, explorateurs et voyageurs du lointain constituent la plus ancienne,

⁴⁶ V. BOULAIN, *Femmes en aventure. De la voyageuse à la sportive (1850-1936)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2012.

voyageant le plus souvent à des fins scientifiques. Ils se distinguent des touristes, apparus au début du XIX^{ème} siècle, qui voyagent pour leur satisfaction personnelle sans but professionnel. Tous écrivent. La littérature de voyage devient un véritable genre du fait de son succès. Les premiers clubs de tourisme associent d'emblée l'écrit au déplacement. Le XX^{ème} siècle introduit l'image⁴⁷, par des affiches, dessins et photographies. Ce flot de voyageurs - écrivains adopte des technologies médiatiques similaires. La différence se fait dans leur aptitude à mettre à distance l'environnement de départ et à valoriser les lieux nouveaux aussi bien géographiquement qu'au niveau des manières de faire. En cela, les touristes bourgeois sont critiqués et méprisés par les aventuriers et par d'autres touristes qui estiment que leurs propres façons de voyager sont plus méritantes.

Mais l'évasion n'est pas que matérielle, surtout dans le cas du tourisme qui recherche des lieux et êtres pittoresques. Le territoire traversé suscite des discours géographiques, historiques, archéologiques, esthétiques voire ethnologiques. Les lieux de l'évasion mobilisent autant de références apportées : les attentes, les curiosités, les surprises, les déceptions ainsi que les représentations des populations, de l'espace naturel et du lieu historique. Le voyage est un révélateur des rapports entre l'individu et le patrimoine mais aussi des perceptions de l'altérité. Le cas cyclotouriste est particulier car le transport utilisé n'est *a priori* pas propice à un dépaysement poussé. Toutefois, sur un modèle assez similaire aux récits des courses cyclistes par *L'Auto* où le discours sur le parcours est aussi important que le sport lui-même⁴⁸, le cyclotourisme trouve l'altérité dans des discours nationaux et régionaux avec l'idée qu'il n'est pas nécessaire de se rendre au bout du monde pour trouver du pittoresque. En résumé, ces périple forment une clef d'analyse de la société française de l'Entre-deux-guerres.

Cette période n'a pas été privilégiée par les études universitaires liées au cyclotourisme. Sans être totalement oubliée, on lui préfère celle antérieure à la première guerre mondiale. Il semble assez logique de poursuivre ces travaux dans cet intervalle. Toutefois, est-il judicieux d'étudier le cyclotourisme sur une période bornée de 1919 à 1939 ? Sur le plan de l'associationnisme, la date de 1919 n'est pas pertinente. La situation du cyclotourisme n'évolue pas beaucoup de ce point de vue entre 1914 et 1923⁴⁹. Alex Poyer fait débiter son

⁴⁷ S. VENAYRE, *Rêves d'aventure*, p. 10.

⁴⁸ C.S. THOMPSON, *The Tour de France, a cultural history*, 2006.

⁴⁹ R. HENRY, *Histoire du cyclotourisme*, 2010.

article sur les femmes et le cyclotourisme en 1923, date de la fondation de la Fédération française des sociétés de cyclotourisme où ce loisir obtient son « autonomie institutionnelle »⁵⁰. Quant à 1939, cela se défend. Le cyclotourisme ne s'interrompt pas pendant la seconde guerre mondiale mais la politique de Vichy voulant regrouper sport et tourisme entraîne la mise en sommeil volontaire de la fédération⁵¹. La guerre perturbe l'organisation fédérale du cyclotourisme. Une rupture en 1939 peut s'envisager. Néanmoins, Alex Poyer considère le conflit comme une parenthèse car les effectifs augmentent fortement après 1945 jusqu'aux années 1950 où « un net fléchissement met fin à la première période faste de l'histoire du cyclotourisme, une « embellie » d'un quart de siècle »⁵².

Ce mémoire essaye justement de contourner l'associationnisme déjà mis en avant par de précédents ouvrages. Les cyclotouristes roulent déjà avant 1923. Pour faire une histoire des représentations, la date de 1919 est plus adaptée. La société française n'est certainement pas la même en 1914 et en 1919. A-t-elle connu des bouleversements aussi importants entre 1919 et 1923 ? C'est moins évident. D'un point de vue cycliste, 1919 est aussi la date de reprise. Le parc de cycles imposés augmente d'un million entre 1918 et 1919⁵³. La fin de la guerre correspond donc à une certaine relance de l'activité cycliste aussi bien sur le plan économique que sur le plan individuel, et donc touristique.

L'étude se situe donc entre deux traumatismes, la fin d'une guerre et le début d'une nouvelle. 1939 est choisie pour les mêmes raisons que 1919. Elle est plus pertinente que 1936 ou 1937 car le Front populaire français ne semble pas avoir perturbé profondément les habitudes des cyclotouristes. Un aperçu des périodiques spécialisés n'indique pas de changement significatif. Les rubriques sont assez similaires. La continuité semble primer. En revanche, l'appel à la mobilisation générale en septembre 1939 met en suspens le cours normal des revues.

Quant au cadre spatial, il n'est pas si aisé à définir. L'essence du voyage est le déplacement. Les cyclotouristes peuvent partir loin et traversent fréquemment les frontières. Il est donc inopportun de parler de voyages « en France ». Les discours touristiques sur

⁵⁰ A. POYER, « L'embellie du cyclotourisme et les femmes,... », p. 173.

⁵¹ Voir à ce sujet A. POYER, « Le cyclisme des années noires. Un échec de la politique sportive de Vichy » dans *Le Sport et les Français pendant l'occupation, 1940-1944*, Paris, Budapest, Turin, L'Harmattan, 2002, p. 291 - 299.

⁵² A. POYER, « L'embellie du cyclotourisme et les femmes,... », p. 173.

⁵³ J. ORSELLI, *Usages et usagers de la route*, t. 2, p. 12.

l'étranger ne sauraient être mis de côté. Par conséquent, il est davantage question de cyclotourisme français. Les voyages étudiés sont publiés dans des périodiques français. De plus, à l'exception de rares auteurs belges et britanniques, la quasi-totalité du corpus est constituée de cyclotouristes français. Ce mémoire ne comprend pas de comparaison scientifique avec les autres pratiques cyclistes en Europe et dans le monde dans l'Entre-deux-guerres. Les seules évoquées le sont du point de vue des cyclotouristes français et participent à leurs représentations de leur semblables en-dehors du territoire national. Selon Raymond Henry⁵⁴, le cyclotourisme français est le plus important et le plus structuré avec celui de la Grande-Bretagne pour cette période. Il suffit dans le cadre d'un mémoire.

Le corpus utilisé est constitué par les récits de voyage des cyclotouristes parus dans leur presse spécialisée, c'est-à-dire des revues de cyclotourisme telles *Le Cycliste*, *Cyclotourisme* et *La Pédale Touristique*, des bulletins de clubs (*Le Cyclotouriste* et *L'Union Cyclotouriste de Touraine*) ainsi que d'autres périodiques comportant une rubrique de cyclotourisme : *La Pédale* et la *Revue du Touring-club de France*. *Le Chasseur français* devait également être intégré aux sources mais son mauvais état l'a rendu inaccessible ou presque. Il a donc été écarté à regret.

Utiliser les récits de voyage, c'est réunir deux méthodologie : celle de Catherine Bertho-Lavenir qui accorde une grande importance à ces récits, mais seulement ceux du Touring-club de France, et celle de Raymond Henry qui utilise peu les récits de voyage mais a des sources plus diversifiées. L'enjeu est d'essayer de contourner le discours officiel des fédérations pour atteindre des représentations plus personnelles des cyclotouristes. Bien que les présidents des clubs et les écrivains cyclistes soient souvent les mêmes, les récits de voyage sont plus intimes qu'une colonne polémique en une de la revue. L'aspect prosélyte et normatif est fort mais il donne des clefs pour comprendre les références communes à ces cyclistes. « Parce qu'il se destine à un lectorat donné, dans une société donnée, à une époque donnée, le récit de voyage révèle avant tout de façon privilégiée la représentation du monde et les pratiques sociales de l'auteur »⁵⁵ ainsi que les représentations collectives des groupes cyclotouristes.

⁵⁴ R. HENRY, *Histoire du cyclotourisme*, 2010.

⁵⁵ V. BOULAIN, *Femmes en aventure*, p. 19.

Ce choix n'a rien d'original, les récits de voyage sont revenus à la mode depuis une trentaine d'années⁵⁶, mais il s'impose pour étudier les voyages cyclotouristes car eux-seuls relatent les conditions de l'excursion et donnent les indications techniques de leur réalisation. Les associations incitent les pratiquants à adopter certaines machines ou leur conseillent certains endroits. Les récits concrétisent. Ils mettent en pratique. Toutefois, ils ont des formes différentes et certains se distinguent difficilement des articles d'itinéraires. Seront considérés comme récits de voyage ceux qui sont racontés à la première personne. Sont exclus les récits des manifestations associatives tels les meetings, les brevets et les concours à l'exception de ceux mettant en avant une expérience individuelle ou en cadre restreint, amical ou familial, sans vue globale sur l'événement. L'état des sources a son influence. En raison de nombreuses lacunes⁵⁷, seuls les récits lisibles en intégralité ont été conservés. Il arrive que les trois critères soient mis à mal. Dans ce cas, l'intégration ou l'exclusion du corpus se sont faites arbitrairement à l'appréciation personnelle.

Ces récits se trouvent en majorité dans des périodiques à faible tirage, la *Revue du Touring-club de France* faisant seule exception. Ces sources sont peu utilisées. Elles pourraient pourtant être exploitées dans de nombreuses études étrangères au seul cyclotourisme. Le tourisme, bien sûr, mais aussi d'autres sujets plus restreints comme l'espéranto, le naturisme ou les sports d'hiver sont abordés. Ces sources offrent à satiété des avis personnels sur des objets divers de la part de personnes moins réputées que certains théoriciens ou médecins hygiénistes de l'époque. Elles valent la peine d'être signalées auprès des historiens. Le réflexe d'analyser des articles de modestes revues cyclotouristes ne va pas de soi.

Devant la densité de ce corpus, une sélection a dû être faite. Les titres font l'objet d'une analyse d'ensemble mais leur apport ne peut couvrir tout un mémoire. Six sondages ont été effectués⁵⁸, ce qui représente un total de 260 récits de voyage. Ils sont renforcés par de l'iconographie et par certains articles tirés des mêmes revues. Les autres sources que sont les affiches, les catalogues ou la littérature cycliste ont été écartées du fait de leur faible nombre. Les récits de voyage de longs ouvrages auraient eu une place trop importante par rapport au poids des multiples périple narrés dans la presse cyclotouriste.

⁵⁶ S. VENAYRE, *Panorama du voyage*. p. 10.

⁵⁷ Particulièrement pour *La Pédale* et *Cyclotourisme*.

⁵⁸ Ces sondages sont : 1919-1920 ; 1923 ; 1936-1927 ; 1931-1932 ; 1935 et 1938.

A partir de ces sources, il convient de cerner les enjeux des voyages cyclotouristes de l'Entre-deux-guerres. Durant les deux premières décennies du XX^{ème}, cette pratique de tourisme aisé perd progressivement ses adeptes attirés vers l'automobile. Plus de vitesse, plus de confort, moins d'effort physique, moins de temps passé sur les routes et une nouvelle distinction sont les avantages de la voiture face à la bicyclette qui se popularise. Le cyclotourisme, alors non institutionnalisé semble en voie d'extinction. De plus, il met à mal la notion de loisir comme repos et récupération des forces.

Pourquoi le voyage cyclotouriste subsiste-t-il et même se renforce-t-il pendant l'Entre-deux-guerres ? Quelles sont les attentes développées autour de ce loisir ? La raison de sa perdurance est-elle seulement d'ordre financier ou bien relève-t-elle d'un désir d'évasion différent ? Peut-on enfin considérer le cyclotourisme comme l'activité refuge de quelques fans de la petite reine ?

Le premier point clef est de définir les acteurs humains et matériels qui permettent la fondation d'un groupe de passionnés. Il s'agit d'analyser comment le cyclotourisme prend son indépendance institutionnelle et intellectuelle ainsi que la manière dont son influence s'exerce et à qui elle s'adresse. Une fois ces acteurs identifiés, il faut passer aux voyages proprement dits en construisant la carte cyclotouriste de la France de l'Entre-deux-guerres. Cela permet de comprendre la recherche de la diversité et la nature de l'altérité pour les touristes à bicyclettes. Enfin, le dernier point est la définition du projet de l'évasion cyclotouriste qui s'oppose à d'autres pratiques touristiques. A partir de là, il s'agit de cerner ses spécificités, interroger son caractère aventurier et sportif qui permet à ces fugitifs de s'enfuir provisoirement du monde quotidien qui les enferme.

Formation d'un groupe de passionnés

Pour comprendre l'évolution du cyclotourisme dans l'Entre-deux-guerres, il faut en identifier les acteurs. Cette activité connaît un tournant décisif au début de la période. Le tourisme à bicyclette est répandu parmi les élites bourgeoises dans la dernière décennie du XIX^{ème} siècle, chapeauté par le Touring-club de France. Avec l'automobile et l'apparition de nouvelles formes de tourisme, il perd une grande partie de ses pratiquants et ne se confond plus avec le tourisme. Les irréductibles de la bicyclette doivent ainsi se regrouper autour de valeurs propres, avec un public restreint. Malgré plusieurs années d'existence, le tourisme à bicyclette n'est ni autonome, ni unifié. Ce cyclo-tourisme semble toujours un mixte artificiel entre la course cycliste et le voyage touristique. L'Entre-deux-guerres correspond aux années où le cyclotourisme apprend à rouler par lui-même. Son autonomisation suscite d'ailleurs des convoitises et ne se fait pas aisément. Il développe des institutions et des périodiques qui servent à sa propagande mais tentent également d'unifier en éduquant les pratiquants. Les récits de voyage jouent un rôle prédominant dans ce processus de formation du public cyclotouriste qui donne une réalité à cette troisième catégorie de cyclisme distincte de la compétition et du cyclisme utilitaire.

1. Les préparateurs de l'évasion

1.1 Une autonomisation mouvementée

L'histoire de cette émancipation est ce qui a été le mieux étudié concernant le cyclotourisme. Les étapes ont déjà été décrites en détail par Roland Sauvaget⁵⁹ et Raymond Henry⁶⁰. Il est donc conseillé de se reporter à ces ouvrages pour les précisions. Il ne s'agit ici que de rappeler les points décisifs afin de fixer le contexte institutionnel du cyclotourisme dans l'Entre-deux-guerres.

En 1919, les deux associations concernées par le cyclotourisme sont d'une part l'Union Vélocipédique de France (UVF) et d'autre part le Touring-club de France (TCF). La première se concentre sur la compétition depuis le début du XX^{ème} siècle et se préoccupe peu de tourisme. La seconde a eu une grande activité pendant le conflit mondial où elle a récolté des fonds pour envoyer les paquetages TCF sur le front. Cela correspond à une aide matérielle visant à rendre la vie au front moins difficile : objets d'hygiène, tabac, pipe, moutarde, jeux,

⁵⁹ R. SAUVAGET, *Matériaux et Souvenirs...*, 2000.

⁶⁰ R. HENRY, *Histoire du cyclotourisme*, 2010.

chaussettes, eau potable, chiens ratiers, etc.⁶¹ Le club participe à l'effort de guerre. A la fin du conflit, il a perdu beaucoup de membres et cherche à redynamiser le tourisme en France, notamment en attirant les touristes étrangers. Le cyclisme n'est pas une priorité et reste marginalisé dans la continuité avec la période précédente.

Par conséquent, « le tourisme à bicyclette [...] vit dans un certain anonymat »⁶² du fait de son éclatement. Du point de vue des concernés, l'abandon du cyclotourisme par le Touring-club au profit des automobilistes est la principale raison de cette perte d'influence et d'effectif. Il suscite des critiques à l'instar de cette tirade de Paul de Vivie :

*Je me hasardai à faire une première randonnée de 125 kilomètres à laquelle j'invitai mes compagnons habituels qui ne sont plus ceux d'il y a trente ans, ni ceux d'il y a vingt ans, ni même d'il y a dix ans ! Le cyclotourisme n'aurait-il donc décidément pas assez d'attrait pour retenir ces puissants pédaleurs que des étapes de 400 kilomètres en montagne, en très haute montagne même, ne laissaient pas et qui, en fait de pédales, ne savent ou ne peuvent plus presser aujourd'hui que celles d'un frein ou d'un accélérateur ! [...] Laissons-les à l'autotourisme et à ce gastrotourisme que le T.C.F. a malheureusement développé et qu'il maintient à son ordre du jour. Ce n'est pas pour cela que nous l'avions fondé !*⁶³

Il ne manque pas de rappeler que le Touring-club de France était exclusivement cycliste à ses débuts. Ce club renierait ainsi ses origines en favorisant le tourisme automobile. Devant ce sentiment de solitude, *Le Cycliste*, organe emblématique de Paul de Vivie, et quelques clubs organisent des meetings cyclotouristes. De nouveaux clubs se créent. Ils parviennent progressivement à se faire une place dans plusieurs journaux : *L'Auto*, *L'Echo des Sports*, *Le Forez Sportif*, *Cyclo-Sport*, *Le Chasseur français* et *La Pédale* ouvrent des rubriques consacrées au tourisme cycliste.

De son côté, le Touring-club de France met en place des concours techniques où il rencontre quelques problèmes d'organisation face à l'Union Vélocipédique de France. Le dynamisme des acteurs du cyclotourisme fait prendre conscience du potentiel de cette pratique. Le Touring-club prétend toujours régir toutes les formes de tourisme et ne désire pas voir ce pan lui échapper. En 1923, Gaston Clément impulse un mouvement décisif. C'est une

⁶¹ R. HENRY, *Ibid.*

⁶² A. POYER, « L'embellie cyclotourisme et les femmes », p. 173.

⁶³ VÉLOCIO, « Randonnées préparatoires », *Le Cycliste*, n°1,2 et 3, janvier-mars 1920, p. 8-9.

personnalité influente au Touring-club et il est vice-président de l'Audax Club Parisien (ACP), club cycliste réputé issu de la création des brevets Audax (1904). Gaston Clément est plus proche des conceptions touristiques de Paul de Vivie que de la compétition d'Henri Desgrange, lequel a d'ailleurs rompu avec l'A.C.P. en 1921 car ce club soutenait *L'Echo des Sports*, concurrent de *L'Auto*. Gaston Clément bénéficie au Touring-club du soutien du président Henri Defert. Le 8 décembre 1923, une réunion entre les dirigeants du Touring-club et les grands clubs parisiens crée la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme (FFSC) sous la protection du Touring-club. D'autres clubs s'y ajoutent rapidement. L'Union Véloipédique de France, qui revendique le contrôle de toutes les formes de cyclisme, est exclue de l'accord.

Deux explications ressortent pour comprendre la date tardive de la création de cette fédération. Selon Roland Sauvaget, « pendant près de 30 ans, la présence d'un TCF puissant, vivant sur la légende de ses origines cyclistes et occupant la place, découragea la création d'un nouveau rassemblement national réservé aux touristes cyclistes »⁶⁴. De plus, on reprochait à ce club d'être trop parisien et ses sociétaires n'étaient admis qu'individuellement, ce qui retirait de l'influence aux clubs. Des tentatives de regroupement cyclotouriste ont existé, notamment autour de Saint-Etienne. Mais *Le Cycliste* est trop élitiste et pas assez influent (1200 abonnés en 1914, 750 en 1920)⁶⁵ et si l'industrie du cycle est conséquente dans la ville, les clubs manquent :

*Vous n'ignorez pas que dans la Patrie du cycle, une association Cyclotouristique n'a jamais pu vivre longtemps. Les différentes tentatives faites ont échoué pour deux causes principales : la première c'est qu'à la tête de ces sociétés il y avait [...] un constructeur de vélos qui ne servait pas le club mais se servait de lui pour sa réclame [...]. La seconde raison c'est que le stéphanois est né frondeur et se plie difficilement à une discipline nécessaire dans un groupe.*⁶⁶

La jeune Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme instaure un système de vote favorisant les clubs. Il connaît plusieurs modifications durant cette période⁶⁷. Son existence est remise en cause très rapidement. Avec le retrait prématuré de Gaston Clément de la vie associative suite au décès de sa fille, la direction du Touring-club ne comprend plus de

⁶⁴ R. SAUVAGET, *Matériaux et souvenirs...*, 2000.

⁶⁵ R. HENRY, *Paul de Vivie, dit Vélocio : l'évolution du cycle et le cyclotourisme*, Saint-Etienne, Musée des Arts et de l'industrie ; Ivry-sur-Seine, Fédération Française de Cyclotourisme, 2005, p. 421-422.

⁶⁶ R. SAUZET, « Excursion à La Louvesc, 29 août 1926 », *Le Cyclotouriste*, n°7, mars-avril 1927, p. 31.

⁶⁷ Voir le détail dans l'ouvrage de Roland Sauvaget.

personnalités qui défendent les intérêts du cyclotourisme. Cette pratique trouble par son aspect très sportif⁶⁸. Au printemps 1926⁶⁹, un accord est signé entre le Touring-club de France et l'Union Vélocipédique de France. Les organisations cyclotouristes sont déléguées à l'UVF tandis que la Fédération est tout simplement supprimée et mise devant le fait accompli.

La FFSC refuse cependant de se dissoudre et continue ses réunions en dépit des directives du Touring-club. Les dirigeants cyclotouristes tendent à critiquer les organisations de l'Union Vélocipédique de France : trop de dirigisme, trop d'amendes pour pratiques ou matériel irréguliers, trop d'importance accordée aux primes et un aspect trop compétitif. Cela rappelle les critiques des frères Péliissier qui s'opposent en 1924 à l'autorité d'Henri Desgrange auprès du journaliste Albert Londres. Les cyclotouristes préfèrent leur pratique libre et paisible contre le « grand fracas » de l'UVF selon l'expression de Gaston Clément.

Un conflit s'en suit entre la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme et le couple TCF-UVF. Si elle bénéficie du soutien d'un certain nombre de clubs, la FFSC ne pèse pas beaucoup face aux 200 000 adhérents du Touring-club, chiffre atteint en 1926. En 1928, celui-ci ne verse plus ses cotisations aux clubs adhérents à la FFSC. Le siège social de la Fédération est déplacé à la brasserie Grüber, place de la Bastille et ne retrouve des locaux propres qu'en 1934, rue de Lancry, dans le X^{ème} arrondissement de Paris.

Néanmoins, l'émancipation du cyclotourisme est actée. *La Revue du Touring-club de France* accorde de moins en moins de place au tourisme à bicyclette. Sur les 26 récits de voyage compris dans la revue dans l'Entre-deux-guerres, 19 sont rédigés entre 1923 et 1928. Les cyclotouristes commencent à développer leurs propres organes qui sortent *Le Cycliste* de son isolement. *La Pédale* disparaît en 1928, faute de pouvoir s'exporter hors de Paris. Ce périodique populaire était davantage centré sur la compétition mais avait une rubrique cyclotouriste importante. Sa disparition permet le développement de la revue *Cyclotourisme*, organe de la Fédération qui en recrute les rédacteurs. Des articles de fond et des récits de voyage paraissent. Les clubs créent des bulletins, l'un des plus importants étant *Le Cyclotouriste* de Lyon qui débute son tirage en 1926. A la fin de l'année 1932, la « première revue hebdomadaire exclusivement consacrée au cyclotourisme »⁷⁰ naît à Saint-Etienne ; *La*

⁶⁸ R. HENRY, *Histoire du cyclotourisme*, p. 111.

⁶⁹ Le 27 mars selon Gaston Clément, le 3 avril selon *Le Cycliste*.

⁷⁰ *La Pédale Touristique*, n°1, 21 décembre 1932, p. 1.

Pédale Touristique avait l'ambition de faire le lien entre les associations : pas de préférence entre la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme, le Touring-club de France et l'Union Vélocipédique de France. Ce programme ambitieux se résume souvent à un dialogue de sourds. « *La Pédale Touristique* suivra modestement son chemin, ne parvenant pas à trouver une audience vraiment nationale, survivant uniquement grâce à quelques publicités stéphanoises [...]. Elle s'éteindra en 1939 comme d'autres »⁷¹. De manière générale, toutes les revues et bulletins cyclotouristes ont un lectorat restreint, connaissent des problèmes de financement réguliers et ne survivent que grâce aux publicités de l'industrie du cycle. Il n'est pas étonnant que leurs origines soient de Paris ou du Forez dont l'influence s'étend à Lyon.

La plume cyclotouriste de l'Entre-deux-guerres est majoritairement fédérale ou stéphanoise. L'activité uvéfiste est assez peu connue en raison du manque de source et les périodiques cyclotouristes ne lui accordent pas beaucoup de publicité. Le cas du Touring-club est différent. Malgré le sentiment de trahison, ce club garde une image plutôt positive ou neutre dans les récits de voyage. Dans les années 1930, alors que les tensions s'adoucissent, beaucoup de cyclotouristes sont à la fois membres de la Fédération et técéfistes. Le Touring-club conserve une importante activité d'organisation d'événements cyclotouristes.

Si le conflit entre fédérations s'apaise dans la seconde moitié des années 1930, la FFSC voit une nouvelle fois son existence menacée en 1938-1939. L'afflux des nouveaux touristes favorisés par la loi sur les congés payés du Front populaire français suscite des convoitises. Devant ce marché potentiel, le directeur des cycles Hurtu, qui profite de la vogue cyclotouriste, tente de mettre la main sur la Fédération à laquelle il reproche le manque de moyen et de propagande vers les masses. Il s'appuie sur Maurice Mouazé, membre de la Fédération, pour convaincre les dirigeants. Malgré les pressions, la proposition Rochet-Mouazé est nettement rejetée par les clubs par vote en 1939. Ils refusent alors l'emprise de l'industrie sur le cyclotourisme⁷².

Les services de ces associations sont divers. Elles s'occupent des relations avec les auberges et les hôtels, avec les Ponts et Chaussées, avec le ministère de l'Intérieur, avec le service des douanes et avec les services ferroviaires afin de favoriser les conditions du voyage. Elles informent et conseillent leurs lecteurs. Elles ont également une activité

⁷¹ R. HENRY, *Histoire du cyclotourisme*, p. 175.

⁷² *Ibid.*, p. 258.

d'organisation. Les principales manifestations cyclotouristes sont les meetings, c'est-à-dire des sorties de différents clubs qui se rencontrent en un point précis, et les brevets. Ceux-ci ne sont pas une création de l'Entre-deux-guerres. Il s'agit d'accomplir une certaine distance allant au minimum de 200 kilomètres à un maximum autour des 400 kilomètres sur un parcours donné avec des points de passage obligatoires et dans un temps imparti, avec ou sans capitaine de route. Cette activité peut être plus ou moins ludique ou davantage sportive. Seulement, les brevets cyclotouristes s'opposent à ceux de l'U.V.F. concernant la compétition. Dès leur création, les brevets Audax stipulent l'interdiction de dépasser les capitaines de route⁷³. On obtient son brevet en bouclant cette distance dans les délais. Enfin, les autres principales manifestations sont les concours techniques dont le but est surtout d'améliorer la machine, et les cyclo-sportives, davantage prônées par l'Union Vélocipédique de France, qui s'apparentent à des courses cyclistes avec des récompenses.

Toute cette activité rend compte d'un certain dynamisme du cyclotourisme sous l'impulsion initiale d'un petit groupe de personnes. Le tourisme à bicyclette se crée des célébrités dans divers secteurs, que ce soit par leurs écrits ou par leur performance sur le vélo. On peut citer, parmi d'autres, le cas de Percyclo. Ce cyclotouriste se distingue par ses longs voyages en montagne, souvent relatés dans les revues. Il devient une référence dans le domaine des randonnées montagnardes. Sa réputation apparaît surtout dans les récits de voyage d'autres cyclotouristes qui le croisent et ont la sensation d'avoir roulé avec une star⁷⁴. Une personnalité sort toutefois du lot parmi ces célébrités et occupe une place à part dans l'histoire du cyclotourisme.

1.2 Vélocio

Paul de Vivie, alias Vélocio, est une figure majeure des débuts du cyclotourisme. Il n'est pas ici question de résumer en quelques lignes le conséquent ouvrage de Raymond Henry qui aborde son parcours et son idéaux de façon très précise⁷⁵. Néanmoins, dans un travail axé sur

⁷³ A. POYER, *Les Premiers temps des véloci-clubs*, p. 291.

⁷⁴ Voir notamment un passage du récit de F. Giraud « Mon Circuit de France », *La Pédale Touristique*, n°131, 19 juin 1934, p. 8-9.

⁷⁵ R. HENRY, *Paul de Vivie, dit Vélocio : l'évolution du cycle et le cyclotourisme*, Saint-Etienne, Musée des Arts et de l'industrie ; Ivry-sur-Seine, Fédération Française de Cyclotourisme, 2005, p. 421-422.

les représentations du voyage cyclotouriste, il est nécessaire d'évoquer le personnage qui, pour beaucoup, est la représentation du cyclotourisme.

Le parcours de Paul de Vivie dans le monde de la bicyclette remonte aux années 1870 où il est compagnon des frères Gauthier, premiers fournisseurs de la Manufacture française d'Armes et Cycles de Saint-Etienne, au Club des Cyclistes Stéphanois⁷⁶. Il est marchand de cycles dans une ville où cette industrie est dynamique jusqu'aux années 1950. Saint-Etienne est avec Paris le principal producteur de cycles en France. Paul de Vivie se distingue par la fabrication de machine sur mesures, par des recherches en polymultiplication et par son concept de cycle utilitaire⁷⁷. Mais son succès est ailleurs. Il naît avec la publication du *Cycliste forézien* en février 1887, rebaptisé *Le Cycliste* un an plus tard. Cet organe sert sa propagande en faveur du cycle puis pour le tourisme à bicyclette. La revue comprend des articles de technique cycliste, du meilleur matériel à adopter et sur la manière d'aller à bicyclette. Il entretient un rapport proche de ses lecteurs avec une tribune libre, des réponses et des récits de voyage également très populaires. Il invente le pseudonyme « Vélocio » sous lequel il joue son propre contradicteur dans la revue. Paul de Vivie finit par dévoiler la vérité, Vélocio devenant plus populaire que la rédaction.

En 1901, il crée l'Ecole Stéphanoise, conçue comme un « laboratoire de la route »⁷⁸ et une « école d'enseignement mutuel et de démonstration par les faits »⁷⁹. Avec quelques compagnons, il expérimente diverses machines sur divers parcours en mettant la pratique en avant. Il défend la modernité de la bicyclette, toujours perçue comme améliorable, contre la montée de l'automobile et la marginalisation du cyclotourisme. Les défenseurs de la pratique se tournent vers lui au début des années 1910 et à la sortie de la guerre pour effectuer un regroupement national. C'est un échec. Paul de Vivie accueille favorablement la création de la F.F.S.C. mais n'a pas de mots assez durs pour critiquer l'Union Vélocipédique de France et le Touring-club de France dont l'œuvre « condamne à mort, ou le cyclotourisme, ou les cyclotouristes »⁸⁰. L'alliance entre les deux associations est qualifiée de « Trahison ».

⁷⁶ A. VANT, *L'industrie du cycle dans la région stéphanoise*, Lyon, Editions lyonnaises d'art et d'histoire, 1993, p. 11.

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ R. HENRY, *Paul de Vivie dit Vélocio*, p. 370.

⁷⁹ VÉLOCIO, « Randonnées préparatoires », *Le Cycliste*, n°1, 2 et 3, janvier-mars 1920, p. 12.

⁸⁰ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°3-4, mars-avril 1927, p. 32.

Paul de Vivie occupe une position particulière par sa faculté à penser le cyclotourisme. Une de ses caractéristiques est de créer des néologismes. Il aurait inventé le mot « cyclotourisme » mais il use fréquemment des mots « gastrotourisme » ou « mototourisme », à connotation négative. Selon lui, le cyclotourisme peut être une réponse à des problèmes de société. Il explique notamment comment cette pratique pourrait atténuer la diffusion du cancer⁸¹ et régler les problèmes conjugaux⁸². Ses récits de voyage sont certainement les plus polémiques du corpus de l'Entre-deux-guerres. La relation de son excursion s'entrecoupe de longs détours vers divers autres sujets. Au cours d'une banale sortie le 14 juillet, sa plume dérive sur la rapacité hôtelière :

On me fit payer ailleurs dans une infime auberge 1 fr. 50 pour une trempette de pain dans un bol d'eau sucrée, rougie d'un demi-verre de vin ! Les prix aujourd'hui ne sont plus basés sur la valeur vraie de l'objet qu'on vend, sur son prix de revient, mais sur le degré de rapacité du marchand et sa perspicacité à deviner combien l'acheteur en a besoin.

*Voilà, ce me semble, une définition acceptable de ce funeste esprit de mercantilisme qui restera la caractéristique des temps présents. Profiter des besoins urgents des consommateurs, les faire naître au besoin et les intensifier par la raréfaction voulue et astucieusement organisée des produits, puis hausser les prix à l'extrême limite accessible aux ressources des malheureux qu'on pressure, qu'on égorge en les condamnant à des privations cruelles, quitte à jeter à l'égoût les stocks invendus.*⁸³

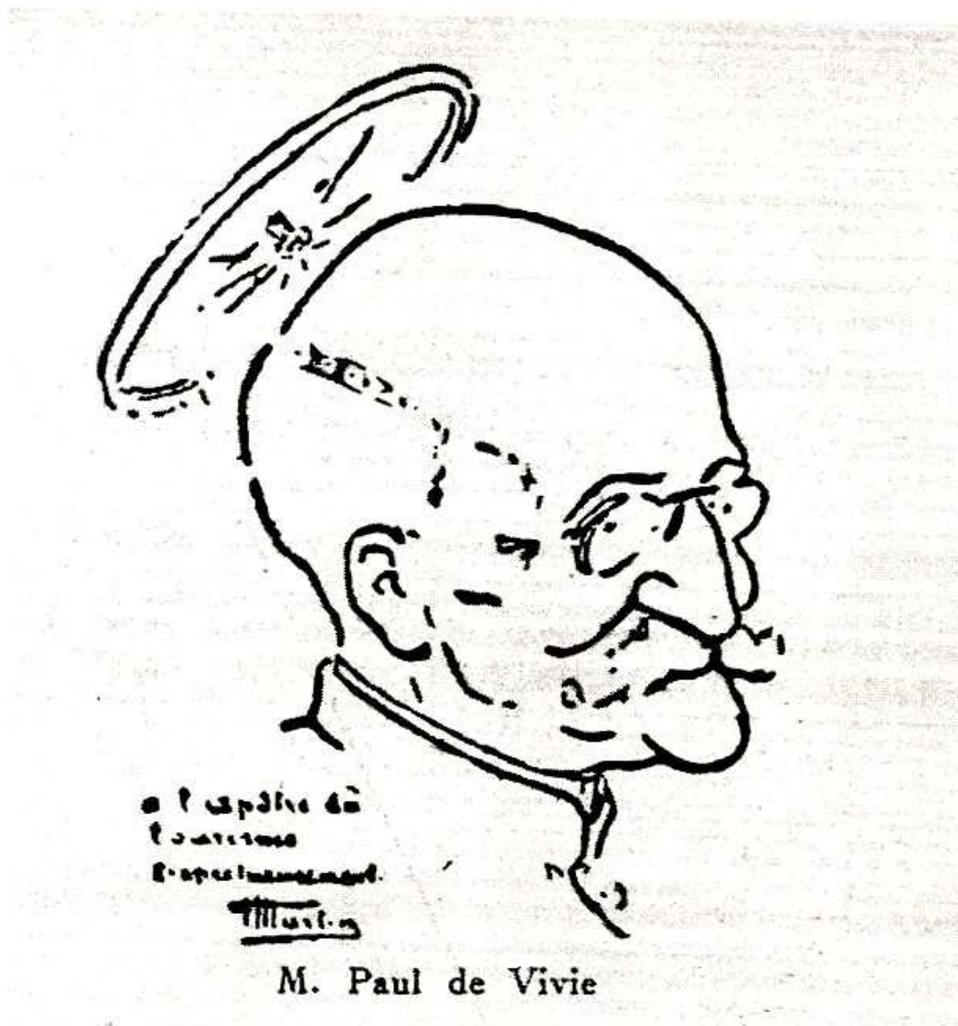
Il est le seul à digresser de façon systématique et aussi longue — il s'en excuse d'ailleurs plusieurs fois auprès de ses lecteurs — pour aborder des thèmes d'actualité ou sa conception de la vie et du cyclotourisme. Un récit de voyage cyclotouriste comporte occasionnellement des polémiques mais ce n'est pas sa fonction première. Durant l'Entre-deux-guerres, certains écrivains du voyage cycliste atteignent un certain degré de théorisation, comme le docteur James Ruffier, notamment avec ses publications dans les revues *Physis* et *Portez-vous bien*. Il s'oppose d'ailleurs à Paul de Vivie dans *L'Auto* sur la question du changement de vitesse au début des années 1920. Georges Grillot et Philippe Marre, deux cyclotouristes parisiens, se spécialisent dans les rédactions des rubriques cyclotouristes : *La Pédale*, *Cyclotourisme*, *Le Cycliste* et *Cyclo-Sport*. Mais leurs récits de voyage n'atteignent pas le degré de controverse de ceux de Vélocio.

⁸¹ VÉLOCIO, « Randonnée pascalle », *Le Cycliste*, n°7-8, juillet-août 1923, p. 75.

⁸² VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°5-6, mai-juin 1926, p. 43.

⁸³ VÉLOCIO, « Mon 14 juillet », *Le Cycliste*, n°9-10, septembre-octobre 1923, p. 90.

Pour toutes ces raisons, Paul de Vivie est promu « apôtre du cyclotourisme » lors du Meeting parisien du *Cycliste* en 1910, « un qualificatif qui fera fortune »⁸⁴. En effet, en tant qu'irréductible défenseur du tourisme à bicyclette et du changement de vitesse, végétarien convaincu, Vélocio est mythifié vivant : « les cyclistes savent tous que le Coran commence ainsi : « Il n'y a de Cyclisme que le Polycyclisme : Vélocio est son prophète »⁸⁵. A l'image du croquis de 1922 effectué par un dessinateur de Saint-Agrève qui représente Paul de Vivie en saint avec une auréole en forme de roue de vélo, ce titre officieux est assez moqueur.



M. Paul de Vivie, l'apôtre du cyclotourisme

Lui-même joue avec cette représentation. La manifestation la plus marquante est l'élaboration de ses sept commandements du cyclotourisme, imprégnés d'une morale hygiéniste et végétarienne :

⁸⁴ R. HENRY, *Histoire du cyclotourisme*, p. 54.

⁸⁵ Roux d'Haryert, « De Paris à Paris en juillet 1916. Brie, Sénonais, Avallonnais, Haut-Morvant, Puisaye, Gâtinais », *Le Cycliste*, n°6-7, juin-juillet 1919, p. 89. Ce passage a un ton humoristique.

- 1) Haltes rares et courtes, afin de ne pas laisser tomber la pression
- 2) Repas légers et fréquents, manger avant d'avoir faim et boire avant d'avoir soif
- 3) Ne jamais aller jusqu'à la fatigue anormale qui se traduit par le manque d'appétit et de sommeil
- 4) Se couvrir avant d'avoir froid, se découvrir avant d'avoir chaud et ne pas craindre d'exposer l'épiderme au soleil, à l'air, à l'eau
- 5) Rayer de l'alimentation, au moins en cours de route : le vin, la viande et le tabac
- 6) Ne jamais forcer, rester en dedans de ses moyens, surtout pendant les premières heures, où l'on est tenté de se dépenser trop parce qu'on se sent plein de forces
- 7) Ne jamais pédaler par amour propre⁸⁶

Si l'on ajoute le fort prosélytisme, Vélocio ressemble véritablement à un apôtre du cyclotourisme. Seulement, il ne prend pas ce rôle au sérieux. Il n'est pas le leader d'une nouvelle religion, surtout que ces sept principes sont assez peu respectés par les cyclotouristes. « Hélas ! je prêche dans le désert, et ma formule : ni vin, ni viande, ni tabac, est approuvée par tout le monde, à la condition qu'on ne s'y conforme pas soi-même »⁸⁷ constate-t-il. Mais il ne s'en offusque pas :

*Une auto déverse sur moi son joyeux contenu de Chemineaux et Cheminettes en rupture de pédale, filant en toute hâte vers le Midi... On me félicite, on m'embrasse, on m'offre des bonbons pour étouffer mes protestations contre cette façon de voyager, indigne des bons cyclistes qui m'entourent. On me fournit maintes explications, on s'excuse, on promet tant et si bien que je donne l'absolution, et l'auto démarre.*⁸⁸

Les cyclotouristes respectent « Le Maître » mais agissent à leur guise. Le rapport est surtout affectif envers cet irréductible cyclotouriste qui a vu naître la pratique et effectuer toujours ses longues randonnées dans les années 1920 à soixante-dix ans passés. Dans les faits, Paul de Vivie a surtout contribué à imposer le changement de vitesse sur les bicyclettes de tourisme. Il est donc bien l'un des principaux précurseurs du cyclotourisme, animé par l'envie d'étendre ce loisir au public le plus étendu, jeune ou vieux, homme ou femme.

⁸⁶ VÉLOCIO, *Le Cycliste*, 1912.

⁸⁷ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°7-8, juillet-août 1926, p. 60.

⁸⁸ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste. A la Trappe d'Aiguebelle », *Le Cycliste*, n°11-12, novembre-décembre, p. 95.

La figure particulière de Paul de Vivie est souvent érigée en modèle. Ce culte amusant contribue à en faire une célébrité. Il devient plus ou moins malgré lui l'incarnation du cyclotourisme stéphanois ou même parfois du cyclotourisme tout court. Le 11 juin 1922, *Le Forez Sportif*, organe de la Chambre Syndicale des Cycles de Saint-Etienne, lance la « Journée Vélocio » qui devient immédiatement un événement majeur du calendrier cyclotouriste. Son succès est grandissant avec 200 participants en 1928, plus de 500 en 1935 et plus de 1 000 en 1938⁸⁹. Il s'agit pour les concurrents de gravir le col des Grands-Bois, au sud de Saint-Etienne. C'est une ascension courante dans les voyages à bicyclette de Paul de Vivie. L'épreuve est chronométrée, chacun concourt dans une catégorie d'âge, de sexe ou de machine. La compétition est naturellement exclue. Le but est d'y revenir afin d'améliorer sa performance. L'objectif est le dépassement et le perfectionnement de soi-même. La « Journée Vélocio » survit longtemps après la mort de Paul de Vivie le 4 mars 1930, percuté par un tramway quelques jours avant.

Mais un dieu est immortel. Ses successeurs au *Cycliste* ne tardent pas à entretenir sa mémoire. Albert Raimond, marchand de cycle qui permet la résurrection de la revue en 1932, prend l'initiative d'installer une plaque commémorative sur sa maison natale à Pernes-les-Fontaines. D'autres plaques sont installées aux sommets du Mont Ventoux et du col des Grands-Bois, deux montées chères à Vélocio. Dès la reprise du *Cycliste*, Philippe Marre, nouveau rédacteur en chef, se place en continuateur de Paul de Vivie. Les anciens numéros occupent les dernières pages de la nouvelle revue. Le verbe de Vélocio ne disparaît pas.

Beaucoup se revendiquent de Paul de Vivie. « La Pédale Touristique est née à Saint-Etienne. Patrie de M. de Vivie [...]. On ne renie pas de telles origines. Tout au contraire, on s'en glorifie »⁹⁰. Ce phénomène a cours avant et après son décès. Durant la décennie 1930, de nombreux cyclotouristes défendent cet héritage. René Vigne effectue un aller-retour Paris-Méditerranée en désirant « rendre hommage à Vélocio et lui prouver que le cyclotourisme, le vrai, n'est pas encore mort ! »⁹¹

Ainsi, pour certains, Paul de Vivie a posé les bases du véritable cyclotourisme et ceux qui appliquent ses principes à la lettre sont les « vrais » touristes cyclistes. Le poids post-mortem

⁸⁹ A. VANT, *L'Industrie du Cycle dans la région stéphanoise*, p. 84.

⁹⁰ *La Pédale Touristique*, n°1, 21 décembre 1932, p. 1.

⁹¹ R. VIGNE, « Paris - Méditerranée - Paris », *La Pédale Touristique*, n°293, 10 août 1938, p. 5.

de Vélocio peut être pesant. D'autres cyclotouristes se plaignent du dénigrement de leurs pratiques considérées comme déviantes, notamment concernant l'hygiénisme du « Maître » :

Il est presque certain que l'on m'appellera carnivore par ces temps de propagande végétarienne [...]. Quant au vin, ne croyez donc pas toutes ces histoires d'amateurs d'eaux. Usez du vin, mais raisonnablement [...]. Si je ne m'abuse « Vélocio », dont on ne cesse de répandre les conseils, ne dédaignait pas au cours d'une randonnée de vider une fine bouteille.⁹²

Ce gentil culte informel prend donc un aspect plus sérieux après la mort de Paul de Vivie où cette figure phare devient un modèle légitimant. Les disciples de « l'apôtre » tendent, sans excès, à sanctuariser le cyclotourisme dans le dogme vélocien. Cela ne convient pas aux responsables de la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme qui, dans son rôle rassembleur, tente de rappeler la simplicité et la fonction de loisir du cyclotourisme. Ainsi, à la une du numéro d'août 1935 de *Cyclotourisme*, Maurice Jérôme remémore que le tourisme à bicyclette n'est pas grand-chose face à l'univers, la nation, l'économie sociale et la vie. Les leaders doivent éviter de se voir trop important et de sombrer dans le fanatisme.

A voir l'acharnement de certaines discussions, transformant en dogmes des principes naturels au demeurant simples et sains, la quasi-divinisation en laquelle est transformé un exercice solitaire et recommandable, tant au point de vue physique que moral, à la classification de personnages indiscutablement notoires en saints martyrs, apôtres, pontifes, grands prêtres et disciples, à suivre les discussions âpres et orageuses qui s'élèvent entre tribus à tendances diverses sur la manière de pratiquer ou la façon de s'équiper, on croirait, à deux ou trois mots près, se retrouver quelques siècles en arrière, en proie aux stupides et fanatiques guerres religieuses.

[...]

Parlons de nos balades, et de nos cycles, mais fi des discussions stériles émanant d'infimes individualités et qui ne laissent ni traces, ni résultats. Ne prenons pas un nom de mort ou de vivant comme enseigne ou comme bouclier ; respectons les premiers et profitons de leur expérience ; aidons les seconds dans leurs bonnes entreprises ; mais de l'un ou de l'autre ne faisons une réclame ou une arme. [...] Le cyclotourisme n'est pas une religion !⁹³

Maurice Jérôme cible en particulier le Groupe des Montagnards Parisiens (G.M.P.), en rupture avec la fédération, qui se présente que le successeur de l'Ecole Stéphanoise de

⁹² H. LACOSTE, « L'expérience d'un voyage de 4565 kms, en Cyclo-camping », *La Pédale Touristique*, n°147, 9 octobre 1935, p. 8.

⁹³ M. JÉROME, « Le cyclotourisme est-il une religion ? », *Cyclotourisme*, n°93, août 1935, p. 815-816.

Vélocio. Dans la seconde partie de cet article, la fonction des élites cyclotouristes est rappelée : il s'agit de l'éducation touristique dont les récits de voyage sont un instrument majeur.

2) Les récits de voyage : manuels de l'évasion

La mise en récit du voyage est une tradition ancienne. D'abord établie dans un but d'accroissement des connaissances, elle devient un sous-genre littéraire au XIX^{ème} siècle puis une pratique rituelle des voyageurs bourgeois⁹⁴. La plupart de ces récits ont pour objectif déclaré d'inciter les lecteurs à entreprendre eux-aussi ce voyage⁹⁵. L'industrie touristique s'en empare à partir de la fin du siècle dans une perspective d'autopromotion et de « propagande touristique »⁹⁶.

La tradition du récit de voyage est présente dès les premières années du tourisme à bicyclette. Le récit de Maurice Martin dans *Vélo-Sport* en 1889 est généralement cité comme le premier récit cyclotouriste⁹⁷. *La Revue du Touring-club de France* et *Le Cycliste*, les deux principaux organes traitant de cyclotourisme avant 1914, accordent une place importante aux récits d'excursion. Les lecteurs s'y attachent⁹⁸. Cette tradition perdure dans l'Entre-deux-guerres où même les bulletins les plus modestes trouvent de la place pour des récits de voyage dès les premières parutions. En général, leur place est en fin de revue bien que certains récits soient placés en une, ce qui reste rare. Avec l'extension en taille des périodiques cyclotouristes, ces récits clôturent la partie non officielle. Chez les clubs et associations, les dernières pages sont consacrées aux organisations et aux bilans.

Le lien entre les récits de voyage et le cyclotourisme peut se mesurer. Le graphique suivant montre que leur nombre suit les étapes d'évolution du tourisme à bicyclette dans l'Entre-deux-guerres.

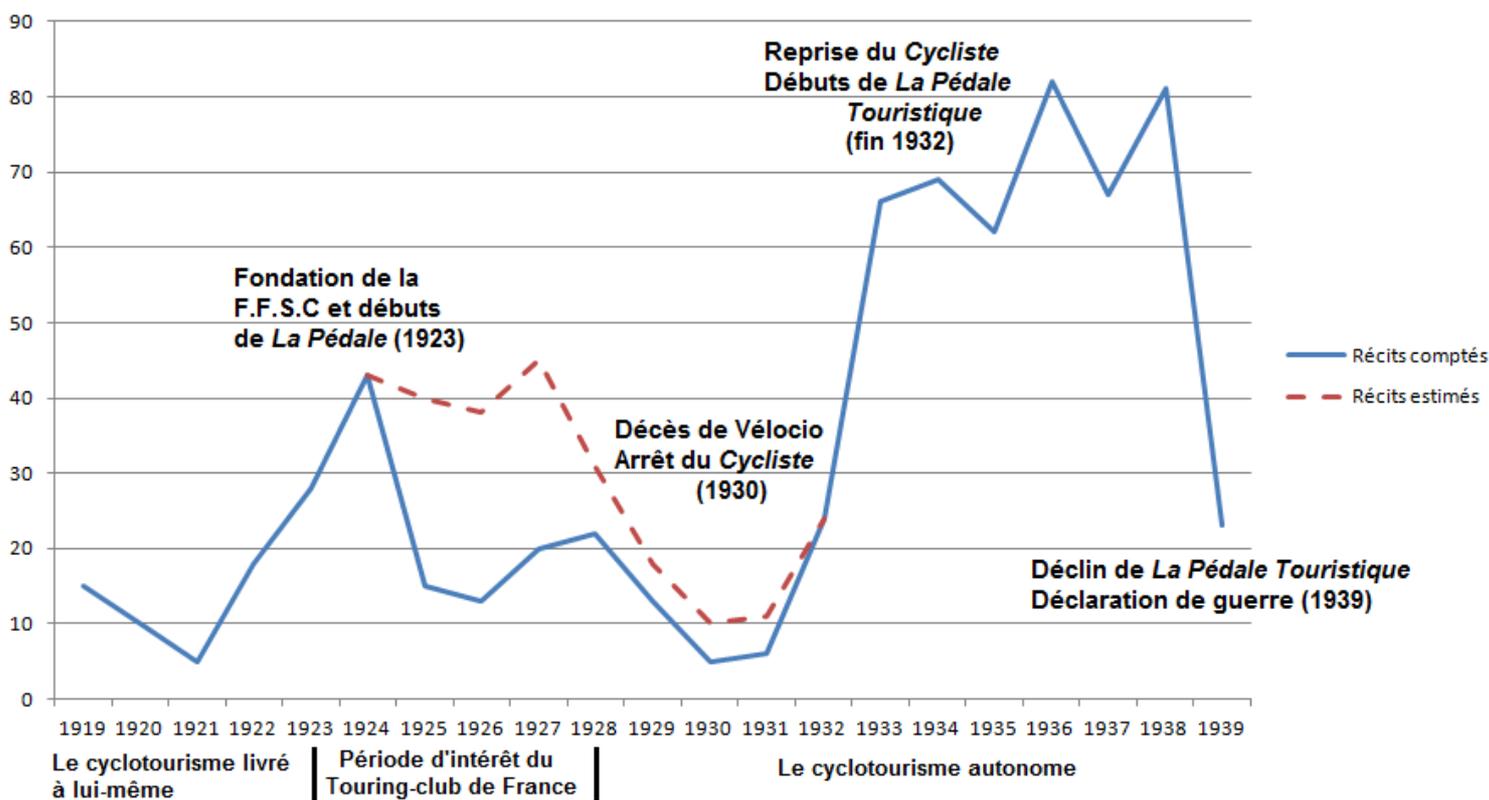
⁹⁴ S. VENAYRE, *Rêves d'aventure*, p. 20-24.

⁹⁵ Ce n'est pas toujours le cas. Valérie Boulain montre que certaines voyageuses du XIX^{ème} siècle déconseillent à leurs lectrices de les imiter. Voir *Femmes en aventure. De la voyageuse à la sportive (1850-1936)*, 2012.

⁹⁶ S. VENAYRE, *Panorama du voyage*, p. 476. Voir également, sur la politique de récits de voyage du Touring-club de France, C. BERTHO-LAVENIR, *La Roue et le Stylo*, *Op. Cit.*

⁹⁷ N. BESSE, *Voici des Ailes*, p. 54.

⁹⁸ A. POYER, « La première presse cycliste française », p. 350.



Nombre de récits de voyage recensés par année dans les revues de cyclotourisme

Les effets de source sont forts. Certaines revues comportent des lacunes importantes. C'est le cas de *La Pédale* dont seules les années 1923 et 1924 sont disponibles. Or, ce périodique n'a pris fin qu'en 1928, d'où la nécessité d'une courbe corrective. On distingue quatre périodes durant l'Entre-deux-guerres : la faiblesse du cyclotourisme à la sortie de la Première Guerre Mondiale, un premier renouveau culminant en 1923 avec la fondation de la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme, une période creuse due à l'arrêt de *La Pédale*, à l'abandon du Touring-club de France et à la mort de Vélocio — ce qui démontre le poids de ce personnage dans l'écrit cyclotouriste — et enfin le succès des années 1930, fortement dopé par l'hebdomadaire *La Pédale Touristique*, gros fournisseur de récits de voyage.

Cette place privilégiée et visiblement indémodable de ces récits s'explique par le désir le plus évident du cyclotouriste : voyager. Par ces écrits, les revues recommandent certains endroits. Comme l'écrit Sylvain Venayre : « leur récit pourra servir aux voyageurs qui, séduits par les prestiges de l'ailleurs, désireront marcher sur leurs traces. Les récits de voyage

sont ainsi d'abord des *Itinéraires* »⁹⁹. C'est la principale fonction des récits cyclotouristes : inciter le lecteur à la reproduction du voyage. Les titres reflètent en majorité un itinéraire ou une localité davantage que le type de voyage entrepris. 48 % des titres de récits du *Cycliste* sont composés uniquement de noms de lieux¹⁰⁰.

Beaucoup se différencient assez peu d'articles d'itinéraires, en particulier dans les années 1920. Les récits de voyage de *La Pédale* ne sont en général que des énumérations de villes et de côtes avec, de temps à autre, un renseignement sur la difficulté d'une ascension, sur l'état de la route, sur quelques curiosités à voir ou des endroits qualifiés de « beaux ». En faisant une analyse textométrique des 26 récits de voyage cyclotouristes du Touring-club de France entre 1919 et 1939, on remarque que le premier mot qui ressort est « route ». La route est centrale dans la narration cyclotouriste. C'est elle qui rythme le récit et dresse l'itinéraire. L'état de la chaussée et le trafic routier sont des préoccupations permanentes. Une mauvaise route n'attire pas. Les auteurs de récit donnent donc des conseils à ce propos :

*Une heureuse variante que nous conseillons à cet itinéraire est d'abandonner, au sortir de l'Arbresle, la pénible et insipide route nationale pour prendre à gauche la route de Lausanne bien plus pittoresque d'où l'on gagne Lyon. Beau panorama sur les Monts d'Or. Longue descente en pente extrêmement dure pour entrer à Lyon-Vaise.*¹⁰¹

A la sortie de la guerre, les cyclotouristes sont assez unanimes sur la mauvaise qualité des routes. Cette critique est forte dans la première moitié des années 1920 mais tend à s'estomper. Même les routes corses à la réputation désastreuse se modernisent comme le constate Francisque Ferlay, directeur du *Cyclotouriste* : « Il faut faire justice d'une légende : celle des mauvaises routes qui, comme les bandits, sont en voie de disparition. Sur quelque mille kilomètres parcourus dans l'île, nous avons trouvé 6 à 700 goudronnés »¹⁰². Seulement, ce n'est pas pour les cyclistes que les routes ont été goudronnées. L'amélioration des voies de circulation est due à l'extension du trafic automobile. Les cyclistes essaient donc d'éviter les principaux axes. Les indications de route se font plus précises dans les années 1930.

⁹⁹ S. VENAYRE, *Rêves d'aventure*, p. 24.

¹⁰⁰ 48 % pour *Cyclotourisme* avec de nombreuses lacunes ; 46 % pour *La Revue du Touring-club de France* ; 42% pour *La Pédale*, fortement lacunaire également ; 33 % pour *La Pédale Touristique* ; 30 % pour *Union Cyclotouriste de Touraine* et 21 % pour *Le Cyclotouriste* qui est le seul bulletin à mettre plus en avant le voyage que la région traversée.

¹⁰¹ H. BURNOT et P. BÉRANGER, « 700 kilomètres à travers le Lyonnais, le Jura, la Bresse, le Charollais », *Revue du Touring-club de France*, n°347, juillet 1923, p. 312.

¹⁰² F. FERLAY, « Eviva Corsica », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 13.

*10 heures du matin — La G.C. 39 va nous conduire à 2.650 mètres d'altitude, nous traversons la Durance à la côte de 750 mètres, ce qui fait que dans les derniers 25 kilomètres, nous allons nous élever de 1.900 mètres.*¹⁰³

Les indications de distance, d'horaire et d'altitude ont un rôle informatif. Elles permettent au lecteur de se faire une idée sur la distance parcourue ou à parcourir, sur la durée et sur la difficulté du voyage. « Kilomètres » et « heures » font partie des quinze mots les plus fréquents dans les récits. Ils mesurent l'étape et montrent les possibilités d'un cycliste. Ladite étape, aussi longue soit-elle, aussi vallonnée soit-elle, est réalisable par un homme ou une femme n'ayant besoin que de motivation, d'envie d'ailleurs et d'une bonne bicyclette. Un récit de voyage se porte garant de la faisabilité d'une excursion. Il rend compte d'une expérience. Vélocio a la particularité de tester un matériel lors de ses randonnées, toujours dans l'optique de marier tel voyage avec la meilleure machine possible et éventuellement de trouver des améliorations.

*Je voulais essayer de nouveau un certain guide-chaîne oscillant que j'avais autrefois imaginé pour faire mécaniquement descendre et monter la chaîne sur les quatre roues dentées juxtaposées au pédalier.*¹⁰⁴

De façon plus courante, ces relations expérimentent le parcours avec ses aléas. Elles sont parfois demandées à la rédaction de la revue. Francisque Ferlay effectue son voyage en Corse car « de nombreux camarades projetant ce voyage m'ayant demandé des indications à ce sujet, je vais les consigner pour l'édification des masses »¹⁰⁵. Cela permet de donner des indications utiles au futur voyageur, en particulier sur deux aspects cruciaux régulièrement motifs de contrariétés : les douanes et l'hébergement. Les problèmes ne sont pas cachés. Ils sont même mis en avant dans une optique de partage afin de mieux appréhender à l'avenir ces passages délicats. En 1923, quatre cyclotouristes se rendent dans le Tyrol par la Suisse :

Après avoir parcouru une douzaine de kilomètres d'une route assez vallonnée sur la rive droite du Rhin qui constitue toute la longueur du petit état, la douane autrichienne se présente. La force armée vise les passeports sans difficulté mais la douane autrichienne ne connaissant pas le Touring-Club de France ne veut pas laisser pénétrer les vélos français sur le territoire sans le dépôt d'une

¹⁰³ M. ROUTENS, « Lautaret - Izoard - Parpaillon - Dévoluy », *La Pédale Touristique*, n°142, 4 septembre 1935, p. 10.

¹⁰⁴ VÉLOCIO, « Randonnées préparatoires », *Le Cycliste*, n°1,2 et 3, janvier - mars 1920, p. 10.

¹⁰⁵ F. FERLAY, « Eviva Corsica », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 13.

somme de un million et demi de couronnes par vélo. Devant l'intransigeance du préposé autrichien nos touristes durent rebrousser chemin jusqu'à la frontière suisse, à Buchs, où ils parvinrent, non sans difficultés à se procurer à cause du congé dominical les quatre millions et demi de couronnes autrichiennes, soit environ treize cents francs de notre monnaie.

[...]

Arrivés au col de bonne heure les formalités douanières autrichiennes et italiennes les retinrent plusieurs heures. Pour le remboursement du dépôt des quatre millions et demi le trésorier dût rebrousser chemin jusqu'à Innsbrück à la Direction générale des Douanes, la caisse du poste de Brenner n'ayant pas les fonds disponibles, quelle dèche ! Du côté italien les cartes du Touring reprirent leur valeur mais les douaniers sont des bersaglieri de l'active et comme tels très méticuleux.¹⁰⁶

L'une des difficultés concernant le passage des bicyclettes à l'étranger est le port d'un plomb qui permet le libre passage de la machine au retour en France. Cette formalité est abolie en 1938 par décret-loi. L'arrêt aux douanes et les multiples entraves administratives sont souvent un mauvais moment à passer où les cyclotouristes doivent au moins attendre au poste, au pire subir des confiscations ou même être volés. La douane italienne est celle qui pose le plus de problèmes.

Le vérificateur des douanes ne voulant pas accepter le passage de nos machines avec la carte de la F.F.S.C., nous versons le cautionnement, mais ce digne représentant de Scaponi, pour effectuer le soi-disant change de notre monnaie suisse, prélève une modeste contribution personnelle.¹⁰⁷

La Fédération prend d'ailleurs des mesures suite à cet incident. La douane suisse est celle qui suscite le moins de difficulté, si on excepte le change défavorable. A partir de 1935, les incidents douaniers sont de plus en plus rares. Il en est de même avec les hôtels. Durant toute la période allant de 1919 à 1927, le « coup de fusil » est un problème récurrent pour les cyclotouristes. Le prix de la chambre et du repas sont jugés trop élevés pour la qualité du service. La relation entre hôteliers et cyclotouristes n'est donc pas très bonne comme le révèle le voyage expérimental des époux Montader dont le bilan est relaté dans la *Revue du Touring-club de France* :

¹⁰⁶ M. MATHIAS, « Cyclotourisme en Tyrol », *La Pédale*, n°9, 20 novembre 1923, p. 24-26.

¹⁰⁷ H. BRUN, « Cols Italo-Suisses », *Le Cyclotouriste*, n°39, juillet-août 1932, p. 7.

*Malgré les efforts du Touring-Club pour obtenir des hôteliers qu'ils affichent leurs prix, malgré les promesses faites par ces derniers, sur 68 hôtels utilisés au cours de ce voyage, six seulement avaient tenu parole, une douzaine affichaient le prix du repas à l'entrée de la salle à manger, les autres ne donnaient aucune indication avec, chez quelques-uns, une tendance non dissimulée à faire des prix selon la tête du client.*¹⁰⁸

Les revues de cyclotourisme ne cessent de vanter l'économie que représente un voyage à bicyclette. Le coup de fusil hôtelier représente un frein potentiel à l'extension de la pratique. Ainsi, aussi bien le Touring-club de France que la Fédération établissent des listes d'hôtels recommandés, qui ne sont pas toujours à jour. Les récits de voyage permettent au lecteur de connaître l'actualité de l'hôtellerie sur un trajet précis, la publication du récit s'effectuant au pire deux ans après la réalisation de l'excursion. Lorsque la qualité et le prix sont bons, l'ambiance devient chaleureuse et conviviale comme le montre l'enthousiasme d'un cyclotouriste lyonnais :

*Réception charmante et empressée. Quelle surprise de trouver une véritable auberge. [...] notre chambre qui, dans ce coin perdu, surprend par son confort. Et tout ceci à des prix tout à fait en rapport avec les bourses cyclotouristiques.*¹⁰⁹

Certains établissements sont recommandés, d'autres sont « à fuir ». Les récits de voyage prennent par moment des allures d'enquête, notamment pour les voyages à l'étranger où les dévaluations successives du franc pénalisent les touristes français. « Je change une pièce de dix francs : on me rend deux francs suisses ! Je suis prévenu, la vie est chère et le change défavorable : ce n'est pas un pays où il faut venir le porte-monnaie dégarni ! »¹¹⁰ constate un cyclotouriste désireux de passer une après-midi à Bâle. L'Angleterre est particulièrement chère, ce qui explique en partie le faible nombre de voyages cyclistes effectués outre-Manche où on « dépense en moyenne 80 à 90 francs par jour pour manger assez mal, boire du thé, être mal couché et constipé sans remède »¹¹¹. La Belgique et les Pays-Bas sont aussi connus pour un coût de vie important. L'Italie est plus abordable.

¹⁰⁸ MONTADER et épouse, « Paris - Nice - Paris par les petites routes (2.415 kilomètres) », *La Revue du Touring-club de France*, n°350, novembre 1923, p. 451.

¹⁰⁹ P.V., « Du Vercors à la Provence », *Le Cycliste*, n°9, septembre 1935, p. 482.

¹¹⁰ A. CHENARD, « Les Vosges », *Cyclotourisme*, n°90, mai 1935, p. 760.

¹¹¹ Comte LASCELLES-BROOKS, « Un cyclotouriste en Angleterre », *Cyclotourisme*, n°97, décembre 1935, p.896.

*D'une manière générale, on peut dire que malgré le cours défavorable du change, la vie n'est pas plus chère qu'en France. Il est facile de trouver dans les villes comme dans les bourgades, une chambre propre pour 6 à 7 livres par personne et un bon repas pour 6 à 8 livres. Le vin ordinaire est bon. A prix égal, le confort est ordinairement supérieur à celui de nos hôtels et l'accueil est toujours aimable.*¹¹²

L'Espagne ne pose pas non plus trop de problèmes même si certains commentateurs regrettent l'époque où ce pays était le lieu idéal pour un Français pour passer des vacances à moindre coût. L'Allemagne est le seul pays où le Français a l'avantage sur la monnaie dans la première moitié des années 1930.

En restant dans la thématique du logement, une autre enquête qu'aborde le récit de voyage concerne les auberges de jeunesse qui atteignent une ampleur suffisante à partir de 1934. On n'en trouve pas la trace dans les récits avant cette date. En 1935, la Fédération passe des accords de gratuité pour les moins de 20 ans avec la Ligue Française des Auberges de Jeunesse (LFAJ). Le Centre Laïc des Auberges de Jeunesse (CLAJ) semble susciter quelques méfiances qu'Henry Lacoste tente de renverser dans *La Pédale Touristique* :

*Les perturbateurs, mal intentionnés, avaient parlé de politique obscure faite en ces Auberges. Mon enquête, faite en toute impartialité, démontre le contraire. Pas un tract, pas une affiche, pas de pression quelle qu'elle soit, ayant trait d'un parti quelconque. La promenade, le tourisme, la vie en plein air sont les seules occupations ayant cours en ces accueillantes auberges. [...] Donc, foin de politique, voyons nos Auberges de Jeunesse, en tant qu'auberge et lieu de halte, de séjour pour nos jeunes camarades.*¹¹³

Dans la lignée des préceptes de Vélocio qui place l'expérience de terrain au centre de la pratique, ces récits de voyage, et les revues en général, visent à former le lecteur. Le cyclotourisme ne se pratique pas n'importe comment. Il est nécessaire d'effectuer une véritable éducation touristique. En premier lieu, il faut apprendre à voir, comme le dit Baudry de Saunier en introduction d'un récit de voyage dans *La Revue du Touring-club de France* :

¹¹² J.B., « La région des Dolomites », *Le Cycliste*, n°9, septembre 1935, p. 481.

¹¹³ H. LACOSTE, « L'expérience d'un voyage de 4565 Kms en Cyclo-Camping », *La Pédale Touristique*, n°151, p. 5.

*Le tourisme ne consiste pas expressément à parcourir des régions extraordinaires par leur beauté, mais, à prendre intérêt aux moindres détails du pays qu'on parcourt, à savoir voir.*¹¹⁴

Les leaders de la pratique essaient de faire en sorte que les lecteurs s'attardent sur les détails afin de multiplier les émotions. Il n'est pas nécessaire de cibler les lieux réputés que tout le monde connaît. L'éducation touristique démontre qu'il y a du beau partout. Il suffit simplement de voyager en touriste averti. Seulement, pour savourer ces multiples merveilles, il est nécessaire de faire des pauses fréquentes, prendre le temps d'examiner le panorama ou l'architecture des monuments. Il faut apprendre à cyclo. Les sept commandements de Vélocio participent pleinement à cette éducation touristique. La gestion de l'effort est l'enjeu principal. Un touriste cycliste ne doit pas se fatiguer plus que nécessaire pour sa bonne santé et son plaisir.

*Au total, 80 kilomètres pour la journée. Les jeunes trouveront que c'est bien peu. Quant à moi, j'estimais que c'était suffisant ayant toujours l'habitude de ménager l'effort au début d'un voyage de plusieurs jours.*¹¹⁵

Le récit de voyage est le lieu de transmission d'expérience. Chacun prodigue ses conseils et astuces pour que le prochain puisse jouir de son périple. Ils peuvent être techniques, physiques ou touristiques comme ce cyclotouriste aux gorges du Tarn qui conseille aux touristes « de ne prendre les barques qu'à la station de la Malène, située à 14 kilomètres de Sainte-Enimie. Ils éviteront ainsi trois heures de navigation fort lente en raison du peu de courant et moins agréable que la partie des rapides et des gorges profondes comprise entre la Malène et les Vignes »¹¹⁶. Cette éducation a ses bons élèves. Emile Cognet rend compte d'une grande fidélité vis-à-vis de du « Maître » :

*Je mets ma pèlerine selon les conseils de M. de Vivie, c'est-à-dire en mettant les boutons derrière sans la fermer ; ainsi l'air circule très bien et l'on n'a pas trop chaud. Ce procédé m'a permis de rouler pendant 2 h ½ sous la pluie sans autre inconvénient.*¹¹⁷

¹¹⁴ M. et Mme CROZAT, « De Vitry-le-François (Marne) à Romorantin (Loir-et-Cher) », *La Revue du Touring-club de France*, n°395, p. 199.

¹¹⁵ J. MAY, « Voyage en Bretagne », *Le Cyclotouriste*, n°41, novembre-décembre 1932, p. 6.

¹¹⁶ C. BRÉMOND, « Les Gorges du Tarn », *La Pédale*, n°12, 11 décembre 1923, p. 24.

¹¹⁷ E. COGNET, « Au Ventoux, par l'Ardèche et la Drôme », *Le Cycliste*, n°1, janvier 1919, p. 36.

Au-delà de l'aspect scolaire, somme toute relatif, cette astuce permet d'améliorer le confort du voyage et de relativiser l'exposition à cette ennemie héréditaire du cycliste qu'est la pluie. Le dernier aspect, mais non le moindre, est celui du budget du voyage, d'où l'importance des enquêtes sur les douanes et les auberges. Le camping a la réputation d'être un moyen économique de voyager puisqu'il dispense des frais d'hébergement. Peu pratiqué dans les années 1920, il gagne en importance dès le début de la décennie suivante. Les récits de camping se font donc plus fréquents¹¹⁸ en plus des articles voire des rubriques dédiés aux cyclo-campeurs. Chacun donne son conseil sur le matériel à emporter, comment l'alléger et sur les aliments à consommer. Le premier prix du concours de récits de voyage du Touring-club de France est remporté en 1926 par des jeunes cyclo-campeuses particulièrement pédagogues avec leurs « Commandements du Campeur » sous forme de poème :

- | | |
|--|--|
| 1. Ton voyage prépareras,
Ce qui t'occupera tout l'an ; | 12. De ta tente tu sortiras
A quatre pattes, et prudemment ; |
| 2 Au mois d'août tu entasseras
Dans ton sac tout un fournement ; | 13. Ton cacao tu délaieras
Et le mangeras posément ; |
| 3. Sur ton vélo l'attacheras
Et le redresseras souvent ; | 14. Dans ton sac tu entasseras
De nouveau tout ton fournement ; |
| 4. Ta chaude maison quitteras
Aux intempéries t'exposant ; | 15. Ta tente ensuite tu plieras
En la serrant et comprimant ; |
| 5. Sur les routes tu rouleras,
Rouleras indéfiniment ; | 16. Ta bicyclette enfourcheras
Et partiras en te hâtant ; |
| 6. Au soleil tu reposeras
Tes membres toujours brunissant ; | 17. A onze heures t'occuperas
De ton approvisionnement; |
| 7. Contre le vent tu lutteras
Pédalant désespérément ; | 18. A midi tu ressentiras
Que la faim te va tiraillant ; |
| 8. La poussière tu avaleras
Et pesteras en larmoyant ; | 19. Ton réchaud tu allumeras
Et surveilleras longuement ; |
| 9. La pluie qui te transpercera,
Tu subiras docilement ; | 20. Enfin ton riz dégusteras
Ou des nouilles pour changement ; |
| 10. L'humidité tu braveras,
Tes rhumatismes oubliant ; | 21. Ta vaisselle tu nettoieras
Frottant avec acharnement ; |
| 11. A cinq heures te retourneras,
Demanderas l'heure en dormant ; | 22. Dans ton sac tu entasseras
De nouveau tout ton fournement. |

¹¹⁸ Seulement 2 récits de campeurs sont relevés pour le sondage 1919-1920, 1 pour celui de 1923, 1 pour celui de 1926-1927. Dans les années 1930, 5 récits sont relevés dès 1931-1932 avec l'influence du modeste bulletin de *l'Union Cyclotouriste de Touraine*, gros fournisseur de campeurs, 8 récits en 1935 et 13 récits en 1938. De 4,6 % de moyenne dans les années 1920, le camping passe à 15 % dans les années 1930.

Ce récit est particulièrement original. Il s'agit de l'unique relation de cyclo-camping de *La Revue du Touring-club de France* durant l'Entre-deux-guerres et la seule dans tout le corpus cyclotouriste pour le sondage 1926-1927¹¹⁹. Elle anticipe l'essor à venir de cette pratique. Il s'agit bien ici d'éducation touristique. Le poème, à la deuxième personne, met davantage l'accent sur les devoirs du campeur qui ont un aspect routinier. Une fois assimilée, ce qui peut ressembler à une corvée devient un réflexe naturel et le cycliste peut savourer les avantages du camping.

Il arrive que la transmission d'expérience dépasse le cadre du tourisme. La bicyclette peut être un outil de la vie de tous les jours ainsi qu'un atout dans des situations exceptionnelles. Le conflit avec l'Allemagne nazie étant pressenti après l'Anschluss, divers articles paraissent dans les revues spécialisées pour l'usage intelligent du vélo en cas d'invasion. Le docteur Pathault, fort de son expérience de 1918, écrit dans *Le Cyclotouriste* :

Le meilleur mode de protection pour le non combattant est la fuite dans la campagne, fuite vers un endroit élevé, jamais dans un creux, un vallon où des gaz toxiques peuvent s'accumuler. Cette fuite doit toujours être préventive. Ne jamais essayer de partir lorsque l'alerte d'une attaque par avions est donnée : il est trop tard, il faut rester où l'on est.

*Pour cette fuite préventive, la bicyclette est l'instrument idéal. Elle est toujours prête, elle ne dépense aucun carburant ; avec la bicyclette, l'embouteillage des voies de communication est pratiquement impossible. Le cycliste se faufile partout.*¹²⁰

Dans le même numéro, un autre article aborde ce thème par le camping¹²¹. L'expérience du cyclotourisme doit ainsi pouvoir s'appliquer dans des cas extrêmes et pas seulement pour la jouissance de l'œil et de la nature. La bicyclette peut s'adapter à toutes sortes de situations. Les revues de cyclotourisme sont des manuels de l'évasion dans le sens où elles enseignent les façons de se servir d'un vélo. Les récits de voyage sont une mise en application des préceptes cyclotouristes.

¹¹⁹ Mlles BONIFACE et A. LESCOT, M.F. LESCOT, « Un mois de Cyclo-camping », *La Revue du Touring-club de France*, n°376, mars 1926, p. 88.

¹²⁰ Dr. PATHAULT, « Cyclisme et Défense Passive », *Le Cyclotouriste*, n°77, novembre-décembre 1938, p. 9.

¹²¹ J.D. SAVARY, « Cyclo-Camping et Défense Passive », *Le Cyclotouriste*, n°77, novembre-décembre 1938, p.19-20.

Un récit de voyage ne peut néanmoins se réduire uniquement à son rôle dans la politique d'éducation touristique par les élites du cyclotourisme. C'est le moment de détente de la revue, l'endroit qui suscite, ou du moins cherche à susciter l'envie d'évasion. S'il est difficile de contester la primauté de l'itinéraire et des informations pratiques, la confrontation au pittoresque est le deuxième aspect majeur. En effet, un récit d'itinéraire est assez sec, ennuyeux et peu réjouissant à lire à moins de prévoir à l'avance de reproduire le voyage. En décrivant les merveilles naturelles et anthropiques auxquelles l'auteur est confronté, le récit gagne en style, en intérêt et en attraction. Il devient plus plaisant à lire. Le partage des émotions plonge le lecteur en immersion. Ce dernier s'évade sans même être parti.

Pour rendre le récit plus vivant encore, il est nécessaire d'ajouter du divertissement. Les péripéties du voyage sont retranscrites, que ce soit une simple crevaison, une chute, l'adversité de conditions météorologiques difficiles ou les discussions avec les personnages rencontrés sur la route. Le cycliste se met en scène et mobilise l'humour. Il procure un sentiment de camaraderie et de sympathie spontanée, en particulier dans la description de scènes cocasses.

*Je repars dans un vacarme épouvantable de brebis bêlantes et clochettantes qui s'obstinent à me suivre. Par bonheur, j'aperçois bientôt, dans les arbres, une ferme, où je pense [...] me débarrasser de ma tumultueuse cohorte. Enveloppé d'un nuage de poussière, au milieu du concert général, poussant ma machine lourdement chargée de l'appareil, mon arrivée ne manquera pas de causer un certain étonnement.*¹²²

Amuser le lecteur et exciter son imaginaire : tels sont deux enjeux du récit de voyage. Cela rend une image agréable du cyclotourisme, procureur d'émotions extraordinaires. Les revues spécialisées et bulletins de club s'adressent à des abonnés déjà convaincus des bienfaits et du divertissement du tourisme à bicyclette. Le rôle d'éducation touristique (mais éducation dans la bonne humeur) est donc plus important que dans une revue générale comme celle du Touring-club de France où une dimension prosélyte est perceptible. Du moins, c'est le cas dans les années 1920 lorsque ce club est encore l'acteur majeur de la propagande en faveur du cyclotourisme. En introduction d'un récit en Cornouailles, Georges Dugué écrit :

¹²² L. VIEU, « Dans les Montagnes de l'Hérault », *Le Cycliste*, n°3, mars 1935, p. 140.

*Puissent ces quelques notes, malgré leur sécheresse, éveiller des curiosités et décider de nombreux collègues à pratiquer ce mode de voyage, entre tous le plus sain, le plus agréable, le plus fécond en bienfaisantes émotions, accessible à tout cycliste, homme ou femme, et même économique.*¹²³

Le prosélytisme des autres revues est différent. Il s'agit moins d'amener de nouveaux pratiquants que de rassurer les cyclotouristes sur le dynamisme de leur loisir. Deux sortes de récits de voyage sont prisées pour atteindre cet objectif. Tout d'abord, les récits de jeunes cyclotouristes montrent qu'une nouvelle génération est prête à prendre le relais des pionniers. C'est un contre-exemple à l'idée répandue que les jeunes ne rêvent que de courses et se désintéressent du tourisme. Le cyclotourisme rajeunit soudainement, pour le plus grand plaisir des anciens, lorsqu'un récit du *Cycliste* les interpelle :

*Cette relation de voyage [en Auvergne] leur semblera sans doute banale ; ce qui est moins banal, c'est que ce voyage est fait par deux cyclettistes stéphanoises de 16 à 17 ans, n'ayant commencé à faire du vélo qu'aux congés de Pâques 1922.*¹²⁴

La relation est encore un peu maladroite. Se plaindre des montées et admirer la tenue des estivantes du lac Chambon ne fait pas partie du discours cyclotouriste habituel mais les bases sont posées. L'effet est encore plus glorifiant lorsqu'un jeune employé de 18 ans désire reproduire ce qu'il a lu dans une revue.

*J'avais décidé de partir le soir ; non que j'y fusse obligé, mais ayant lu depuis longtemps des récits enchanteurs de nictocyclades, je voulais y goûter à mon tour.*¹²⁵

Il s'agit d'autopromotion. C'est la démonstration que l'éducation touristique fonctionne, même auprès du jeune lectorat. Le cyclotourisme sait se montrer attractif. La recherche de la jeunesse explique que les revues choisissent de jeunes cyclotouristes pour s'occuper de la rédaction. Cette génération prend la direction des revues à partir de 1930. On peut citer le Lyonnais Francisque Ferlay pour *Le Cyclotouriste* et le Parisien Philippe Marre qui a la lourde tâche de remplacer Paul de Vivie au *Cycliste* en 1932 à seulement 25 ans. Il s'était déjà fait remarquer auparavant du vivant de Vélocio par des récits de randonnée publiés dès 1926.

¹²³ G. DUGUÉ, « Flâneries cyclotouristes en Cornouailles », *La Revue du Touring-club de France*, n°356, mai 1924, p. 220.

¹²⁴ M.F., « Promenade en Auvergne (août 1922) », *Le Cycliste*, n°1 et 2, janvier-février 1923, p. 19.

¹²⁵ P., « De Granville à Epernay », *Le Cycliste*, n°12, décembre 1935, p. 635.

Le second genre de récit qui convainc du dynamisme cyclotouriste est celui des conversions ou des premières expériences de voyage à bicyclette, notamment de la part de femmes. Les dames sont parfois récalcitrantes à effectuer de longs périple à vélo et nombreuses sont celles qui persévèrent « à tenir pour des demi-fous ceux et celles qui s'obstinaient à monter des engins à pédales, à l'époque de cheval-vapeur »¹²⁶. L'auteure de ces mots s'est laissée convaincre par son mari. Elle explique dans une lettre à une amie les raisons de ce revirement et la joie qu'elle éprouve à partager ce loisir à deux. Elle termine en enjoignant sa camarade à faire elle-aussi l'expérience.

A leur manière, les organes du cyclotourisme participent à cette recherche d'adhérents. Ils en appellent aux lecteurs de répandre autour d'eux, auprès de leur famille et leurs amis, les caractéristiques des cyclotouristes. L'éducation touristique sert donc à former des « disciples » capables de s'approprier les valeurs existantes, de les moderniser et de les diffuser. Autrement, ces revues ne sont susceptibles de toucher qu'un public déjà cycliste.

Pour agrandir cette pratique nouvellement autonome, les élites du cyclotourisme opèrent une propagande volontariste qui permet, dans une certaine mesure, d'augmenter le nombre de touristes cyclistes. Les récits de voyage servent à renforcer le sentiment d'appartenance au noyau cyclotouriste. Ils cherchent à éveiller la conscience d'une spécificité propre à cette discipline. Un des thèmes récurrents d'un récit est la réaction des passants au passage des cyclistes. Elle est soit de l'ordre de la curiosité enthousiaste soit de l'incompréhension. Marie-Louise Vergnes prend grand plaisir à décrire l'enthousiasme des jeunes bretonnes en contemplation devant son tandem¹²⁷. Cet instrument étrange qu'est le vélo à deux places suscite régulièrement l'ébahissement comme lors d'un passage à Mortain où les « coups de sifflet vigoureux n'impressionnent pas ces paysans hypnotisés par la machine « où qu'y sont deux » et qui restent vissés sur place »¹²⁸. Toutefois, la surprise est parfois remplacée par l'incrédulité envers les performances cyclotouristes, ce qui entraîne des commentaires moins agréables.

¹²⁶ MARINETTE, « Lettre à Lily ou... une conversion au cyclotourisme à deux », *La Pédale Touristique*, n°114, 20 février 1935, p. 2.

¹²⁷ M.L. VERGNES, « En Bretagne », *Le Cyclotouriste*, n°75, juillet-août 1938, p. 2.

¹²⁸ M. GAY, « Frères il faut mourir... », *Le Cycliste*, n°5 et 6, mai-juin 1923, p. 55.

*D'où je viens ? Mais du Monestier, oui, du Monestier-de-Clermont. — Ce matin ? — Ce matin. — Un silence : ils me croient je l'espère, et je lis dans leurs yeux leur étonnement; ils comprennent mal que pour mon seul plaisir je passe par ces routes qu'ils tâchent d'éviter.*¹²⁹

Les cyclotouristes se croient toujours victimes des sarcasmes, notamment de la part des automobilistes « trouvant que nous sommes un peu *piqués* de nous fatiguer à gravir ce labyrinthe » et de conclure que « la passion des cyclotouristes » restera toujours incomprise des profanes »¹³⁰. Les récits de voyage participent à la formation d'un entre-soi. Le cyclotourisme n'inclut pas n'importe qui. La bicyclette est le facteur unificateur de cette pratique loin d'être homogène.

3) Un instrument rassembleur et distinctif

Les cyclotouristes sont des passionnés de la petite reine. C'est l'instrument de leur évasion mais aussi de leur distinction, aussi bien par rapport aux autres touristes que par rapport aux autres cyclistes. Il existe diverses manières de pratiquer le cyclotourisme et le but recherché n'est pas toujours le même. Le dénominateur commun est l'usage de la bicyclette.

3.1 Les cyclotourismes

Le cyclotourisme renferme une diversité de pratiques. A partir des titres des récits de voyage, on peut distinguer sept catégories non étanches :

- le voyage, c'est-à-dire un déplacement de durée assez longue généralement étalé sur plusieurs étapes. L'objectif est avant tout de partir
- la promenade ou balade qui induit une évasion plus courte et moins lointaine du point de départ avec une mise en avant de la détente
- l'excursion qui introduit l'aspect de visite de la région traversée
- le tourisme qui marque un penchant vers les visites culturelles avec une attention particulière accordée au patrimoine architectural. Il nécessite des visites de monuments et est souvent lié aux guides touristiques

¹²⁹ L. AUVERGNE, « Une randonnée à bicyclette à travers le Dévoluy », *La Revue du Touring-club de France*, n°487, juin 1935, p. 210.

¹³⁰ J. TEMBOIS, « Excursion à la Bérarde », *Le Cyclotouriste*, n°10, septembre-octobre 1927, p. 93-95.

- la randonnée où l'aspect sportif prime sur l'aspect touristique. L'attention est davantage portée aux difficultés de la route et à la pratique de la bicyclette plutôt qu'au paysage et à la région traversée

- le cyclo-camping qui peut être n'importe laquelle des pratiques précédentes mais caractérisée par une spécificité matérielle

- la nyctocyclade, ou cyclotourisme nocturne

La principale différence se fait entre la randonnée et l'excursion. Pour Paul de Vivie, il s'agit de deux façons bien distinctes de faire du cyclotourisme bien qu'elles ne soient pas incompatibles :

Une randonnée diffère d'une excursion, en ceci qu'elle est menée rondement, sans le souci d'entrer dans les détails des sites parcourus et qu'elle a simplement pour but de préparer les programmes de futures excursions. La randonnée ressemble donc assez à l'étape-transport qui va droit au but, au terme du voyage, comme si on y allait en auto ou par tout autre mode de transport rapide. [...] Si l'étape-transport est souvent monotone [...], la randonnée tient constamment l'esprit en éveil ; elle traverse toujours des régions qui méritent une inspection plus minutieuse et qu'on ne visite pas souvent parce qu'elles ne sont pas alignées le long des grandes voies de communication.¹³¹

La randonnée est plus physique et a une approche très stéphanoise. L'Ecole Stéphanoise de Vélocio a fait sa renommée sur de longues randonnées de plusieurs centaines de kilomètres par jour. Saint-Etienne est entourée de massifs : les Monts du Lyonnais, les Monts du Roannais, le Forez, l'Auvergne et le Velay ; les Alpes ne sont pas si lointaines. Les Stéphanois acquièrent la réputation de solides grimpeurs, à tel point que les Parisiens se méfient « des côtes que les Stéphanois vous jettent dans les roues sans crier gare »¹³². Les cyclistes de l'Île de France sont censés avoir l'avantage sur les portions planes.

Tous les cyclotouristes n'arrivent pas aussi bien que Paul de Vivie à allier randonnée et excursion. La première n'est pas à la portée de chacun. Les époux Crozat écrivent :

¹³¹ VÉLOCIO, « Col du Rousset - Forêt de Lente », *Le Cycliste*, n°6 et 7, juin-juillet 1919, p. 83.

¹³² A. PLANIOL, « Randonnées parisiennes », *Le Cycliste*, n°10,11 et 12, octobre-décembre 1919, p. 124.

*Nous ne sommes ni l'un ni l'autre des athlètes ; notre entraînement n'est pas très poussé ; nous n'avancerons que par petites étapes de 40 ou 45 kilomètres pour éviter le surmenage et aussi, pour bien voir et bien comprendre les pays traversés*¹³³

Rien à voir donc avec le groupe lyonnais d'Alexandre Lippold pour qui « 140 kilomètres ce n'est pas grand-chose »¹³⁴. Effectivement, ce n'est pas tant que cela pour une étape. On est loin du kilométrage des diagonales, le summum de la randonnée, lancées en 1930 à l'initiative de Philippe Marre et Georges Grillot. Le principe s'approche d'une course contre-la-montre puisqu'il s'agit de relier deux points de l'Hexagone (Brest - Menton par exemple) en le moins de temps possible. Ces performances sont en général réalisées en quatre jours avec un départ de nuit et des pauses réduites. Naturellement, il n'y a pas de répit pour admirer le paysage.

Pour cette raison, la randonnée est mal perçue par un certain nombre de cyclotouristes pour qui cette pratique se rapproche trop du sport voire de la compétition aux dépens du tourisme. Les critiques semblent aller dans les deux sens, les performances des randonneurs rendant parfois ridicule l'allure des excursions. La dictature de la vitesse et de l'horaire n'est pas du goût de tout le monde.

*Le besoin nous prend de fixer ces reposantes impressions visuelles [...]. Certes, la moyenne y perd, mais nous prétendons y gagner et c'est l'essentiel, et pour mieux mériter les sarcasmes des **brûleurs de sites** [surligné par moi], ajoutons que c'est encore faire du cyclotourisme que de savoir, quand il faut, perdre largement son temps.*¹³⁵

Henry Bertault s'exclame même : « quelle vue ! Tout le lac d'Yverdon, l'Oberland, les Diablerets, etc. Si vous ne mettez pas pied à terre dans cette descente pour mieux admirer, et cela plusieurs fois, vous êtes indigne du nom de cyclotouriste ! »¹³⁶. Les randonneurs se défendent, comme ce Beauvaisien auteur d'un parcours de 435 kilomètres en un jour vers la Normandie : « De Caen à Deauville : allure cyclotouristique, le pays mérite largement qu'on s'y arrête ; plusieurs arrêts-contemplation : on n'est pas des brutes !!! »¹³⁷.

¹³³ M. et Mme CROZAT, « De Vitry-le-François (Marne) à Romorantin (Loir-et-Cher) », *La Revue du Touring-club de France*, n°395, octobre 1927, p. 199.

¹³⁴ A. LIPPOLD, « Un beau voyage à travers les Savoies et le Dauphiné », *Le Cyclotouriste*, n°11, novembre-décembre 1927, p. 113.

¹³⁵ M. COQUILLAT, « Nantua - Grenoble, par les Aravis et le Glandon », *Cyclotourisme*, n°60, novembre 1932, p. 178.

¹³⁶ H. BERTAULT, « A propos du Jura », *La Pédale Touristique*, n°143, p. 4.

¹³⁷ A. CH., « Une randonnée de 435 kms accomplie en solitaire », *Le Cycliste*, n°9, septembre 1935, p. 476.

Il n'empêche qu'une distinction est faite entre une allure cyclotouriste et une allure de randonneur. Cela apporte un argument pour ceux qui considèrent que la randonnée n'est pas du cyclotourisme. Elle semble attirer les jeunes. Philippe Marre en est un ardent défenseur jusqu'à ce qu'il entre dans le monde professionnel. Ayant moins de temps pour s'entraîner pour ces longs raids, il rentre dans le rang¹³⁸. Louis Cointepas prend la place vacante, notamment sur Paris - Pavezin « en souvenir de Vélocio, pour continuer la tradition de ce raid réalisé, pour la première fois, par Marre et Grillot en 1929, pour ranimer le flambeau vacillant de la randonnée »¹³⁹. Il devient l'un des conquérants de diagonales durant les années 1930. Il se retrouve aussi dans le débat récurrent sur la définition du cyclotourisme où il s'oppose à Jacques Colace dans les colonnes de *La Pédale Touristique*. Pour celui-ci, « ce qui doit être prépondérant dans le cyclotourisme, c'est le *tourisme*, la bicyclette reste *un moyen* et non *un but* »¹⁴⁰. Il s'accorde avec la définition du dictionnaire : le cyclotourisme est le tourisme à bicyclette. Il distingue clairement le sport cycliste et le tourisme.

*Mêler le sport au tourisme cycliste, c'est réduire celui-ci à n'être qu'un exercice physique [...]. J'affirme que le Cyclotourisme doit être plus qu'une randonnée, plus qu'un simple déplacement, mais bien une source d'enseignements variés.*¹⁴¹

Chaque camp a ses partisans entre ceux dont les récits de voyage n'accordent aucune importance aux villes traversées, à l'architecture ou aux spécialités locales, se concentrant plutôt sur les ascensions à venir et ceux qui effectuent le relevé méticuleux de chaque église ou château rencontré, visité si possible. Une caricature de Raymond Louis dans *La Pédale Touristique* résume les positions, Jacques Colace incarne la vieille génération attachée aux visites et Louis Cointepas la nouvelle, plus sportive, avec la légende : « Allons Ami, pourquoi se chicaner ? L'un complète l'autre. Je roulerai pour vous. Vous visiterez pour moi »¹⁴².

Il existe autant de définitions du cyclotourisme que de cyclotouristes. Marcel Joyeux, le principal rédacteur du bulletin de *l'Union Cyclotouriste de Touraine*, reprend la définition habituelle mais affirme que « le cyclotourisme est un sport »¹⁴³. La région tourangelle n'a

¹³⁸ P. MARRE, « Zigs-Zags en Suisse et en Savoie », *Le Cycliste*, n°2, décembre 1932, p. 138.

¹³⁹ L. COINTEPAS, « Paris - Pavezin », *La Pédale Touristique*, n°148, 16 octobre 1935, p. 2.

¹⁴⁰ J. COLACE, « Tourisme et Cyclotourisme », *La Pédale Touristique*, n°12, 8 mars 1933, p. 7-8.

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² R. LOUIS, *La Pédale Touristique*, n°15, 29 mars 1933, p. 6.

¹⁴³ M. JOYEUX, « Le Cyclotourisme. Son Rôle, son Idéal », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°37, août 1934, p. 1-3.

pourtant pas la richesse en côtes de la région stéphanoise ou des Alpes. Cette revue attache d'ailleurs plus d'attention aux monuments que les autres. De nombreux cyclotouristes s'amuse (ou se lassent) des disputes de définition qui resurgissent régulièrement. Un dénommé A-E.L., après avoir résumé les positions des puristes de cette « vieille querelle », écrit : « Ces fanatiques sont bien sympathiques. Quel dommage qu'ils n'existent pas ! [...] Si nous sommes cyclotouristes, c'est parce que nous sommes des voyageurs [...]. Mais aucun de nous non plus n'est certainement insensible au pur plaisir de pédaler sans autre but que de se faire les jambes » et de conclure : « la bicyclette est à la fois une *fin* et un moyen »¹⁴⁴.

Les responsables des revues et des associations de cyclotourisme cherchent à apaiser le débat. André de Boubers, président de la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme, sépare également cyclisme et tourisme, « deux tendances extrêmes », mais dans son rôle de fédérateur ne prend parti ni pour l'un ni pour l'autre, renvoyant la préférence aux goûts de chacun¹⁴⁵. Pour Philippe Marre, « le cyclotourisme, c'est le voyage effectué sportivement, c'est le sport mis au service du voyage »¹⁴⁶. Le tourisme à bicyclette réconcilie cyclisme et tourisme.

N'est-il pas remarquable, en effet, que puissent, au même titre, prétendre au qualificatif de cyclotouristes, et le randonneur affamé de kilomètres et d'étapes-transport et le touriste paisible, seulement soucieux d'admirer les sites qu'il traverse ?

*L'un et l'autre sont persuadés que, seuls, ils sont des cyclotouristes. Mais le cyclotourisme est un sport trop particulier pour avoir à s'accommoder de distinctions aussi tranchées.*¹⁴⁷

Il serait imprudent de définir un « vrai » cyclotourisme. Le point commun de toutes ces pratiques, dont le but recherché peut être très différent, peut sembler évident : c'est l'usage de la bicyclette, mais pas sur n'importe quelle machine.

3.2 Des bicyclettes à la pointe de l'innovation

La bicyclette devient un transport populaire dans l'Entre-deux-guerres. La baisse des prix favorise son accessibilité tandis que les plus fortunés se tournent vers l'automobile. Après la parenthèse de la guerre de 1914-1918, la croissance du parc cycliste augmente fortement

¹⁴⁴ A-E.L., « La bicyclette : un moyen ou un fin ? », *Cyclotourisme*, n°113, avril 1937, p. 77.

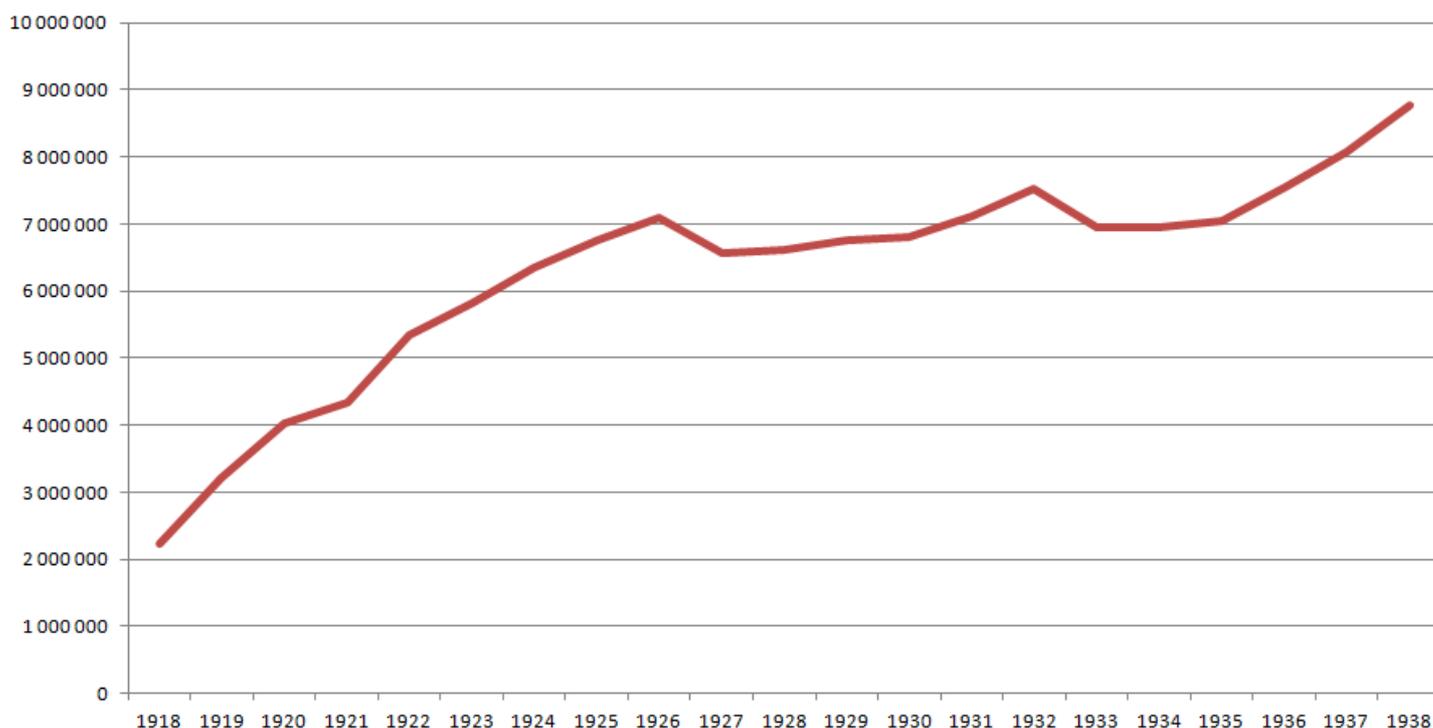
¹⁴⁵ A. DE BOUBERS, « Ce qu'est le cyclotourisme », *Le Cyclotouriste*, n°6, janvier-février 1927, p. 9-11.

¹⁴⁶ P. MARRE, « Les vacances à bicyclette », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°3, juin-juillet 1932, p. 7.

¹⁴⁷ P. MARRE, « Zigs-Zags en Suisse et en Savoie », *Le Cycliste*, n°2, décembre 1932, p. 138.

jusqu'en 1926. Il est multiplié par trois en huit ans puis se stabilise autour des sept millions pendant une décennie avant d'être relancé en 1936 par le Front populaire. La France frôle les neuf millions de bicyclettes en 1939 et ce ne sont que les chiffres officiels. La fraude est toujours présente pour échapper à la plaque du vélo, laquelle passe de 12 à 25 francs en 1939.

Parc des Bicyclettes et Cycles en France dans l'Entre-deux-guerres



Graphique établi à partir des données fournies par Jean Orselli¹⁴⁸

En parallèle, le parc automobile augmente aussi¹⁴⁹. Les accidents de la route deviennent plus fréquents et plus mortels. Des pistes cyclables obligatoires sont mises en place autour des grandes villes. La Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme se mobilise à partir de 1932 contre ces pistes qui relèguent les cyclistes au bord de la chaussée sur des portions mal entretenues comme entre Paris et Meaux.

« Et le trottoir cyclable ! » allez-vous me dire, ainsi que ce pandore qui me siffle ; très bien, mais impossible d'y rouler, des nids de poule en quantité bouleversant le sol, quand ce ne sont pas les

¹⁴⁸ J. ORSELLI, *Usages et usagers de la route, 1860-2008*, t. 2, (1921-1944), Rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable, 2009, p. 14.

¹⁴⁹ Voir annexe 1, parcs des automobiles et des bicyclettes en France dans l'Entre-deux-guerres, chiffres de Jean Orselli, *Op. Cit.*

*racines des arbres en bordures, et aussi des piétons et des voitures d'enfants qui ne se rangent guère à notre passage.*¹⁵⁰

Les cyclotouristes ne sont pas nécessairement hostiles aux pistes cyclables, celles de Suisse, de meilleure qualité, reçoivent des échos positifs. Ils regrettent simplement d'avoir été mis devant le fait accompli au profit des seuls automobilistes. La bicyclette n'est plus la reine de la route. Les utilisateurs changent et les marchands de cycles s'adaptent. La publicité joue moins sur les grands champions et sur la distinction sociale. « L'enjeu est la bicyclette de tourisme [...] qui doit permettre à un cycliste de tout âge et de force quelconque de passer sans fatigue anormale par toutes les routes carrossables »¹⁵¹. C'est particulièrement le cas pour l'industrie stéphanoise dont les fabricants de cycles sont les principaux financeurs des revues de cyclotourisme.

La guerre de 1914-1918 a apporté la prospérité à l'industrie d'armes et cycles, deux activités complémentaires. La fin du conflit ouvre quelques années difficiles. « La bicyclette de base, cotée à 100 francs en 1914, ne peut être établie en-dessous de 250 francs fin 1919, elle subit donc la nouvelle taxe instituée sur les produits de luxe qui la porte d'un seul coup à plus de 300 francs »¹⁵². C'est le prix d'une dinde en 1920. Ce sont les bicyclettes bon marché qui se vendent. Les machines de qualité ne sont pas accessibles à tout le monde. Le patronat de l'industrie stéphanoise réunie dans la Chambre Syndicale des Cycles et Automobiles se montre intraitable face aux vagues de grèves de 1920 et 1924 après lesquelles une politique de contrôle du mouvement ouvrier est mise en place¹⁵³. Les troubles s'estompent à partir de 1925, la faiblesse du franc favorisant les exportations.

L'influence va dans les deux sens. Le milieu cyclotouriste les pousse à une contrainte de perfection en matière technique¹⁵⁴. Les publicités de la presse cyclotouriste sont moins focalisées sur le vélo lui-même que sur les pièces détachées dont Saint-Etienne est la capitale¹⁵⁵. Celles pour une bicyclette complète subsistent mais l'accent est mis davantage sur les freins, le pédalier, la chaîne, les pneus ou les accessoires : lampes, garde-boue, sacoche... Elles s'adressent à un public de connaisseurs. Il ne s'agit plus de convaincre d'adopter une

¹⁵⁰ P., « De Granville à Epernay », *Le Cycliste*, n°12, décembre 1935, p. 637.

¹⁵¹ A. VANT, *L'industrie du cycle dans la région stéphanoise*, p. 41.

¹⁵² R. HENRY, *Paul de Vivie, dit Vélocio*, p. 418.

¹⁵³ A. VANT, *Op. Cit.*, p. 55.

¹⁵⁴ N. BESSE, *Voici des Ailes*, p. 98.

¹⁵⁵ Voir Annexe 2, Affiche publicitaire pour les Cycles *Automoto* de Saint-Etienne, H. Caume, Imprimerie Mouillot fils, sans date, Marseille, 165,5 x 111,5 cm, n° inv. 92-46-1 T.

bicyclette mais d'en proposer des améliorations auprès de ceux qui la pratiquent. Les arguments de modernité et de vitesse sont dépassés depuis l'avènement de l'automobile. Celui de l'évasion n'est pas nécessaire car les cyclotouristes sont déjà convaincus par les vertus de l'expédition cycliste. Les publicités de l'Entre-deux-guerres valorisent le confort du voyage permis par les améliorations techniques.

« L'exceptionnelle spécialisation »¹⁵⁶ dans les pièces détachées permet d'offrir des produits de qualité, capables de résister à toutes sortes de terrains. La publicité pour les chaînes *Rafer* argumente sur la solidité du matériel et sur la gêne occasionnée par le grincement qui perturbe le silence du voyage, et donc l'évasion.



Publicité pour les chaînes *Rafer* (1930), illustration de la spécialisation de l'industrie du cycle stéphanoise dans les pièces détachées

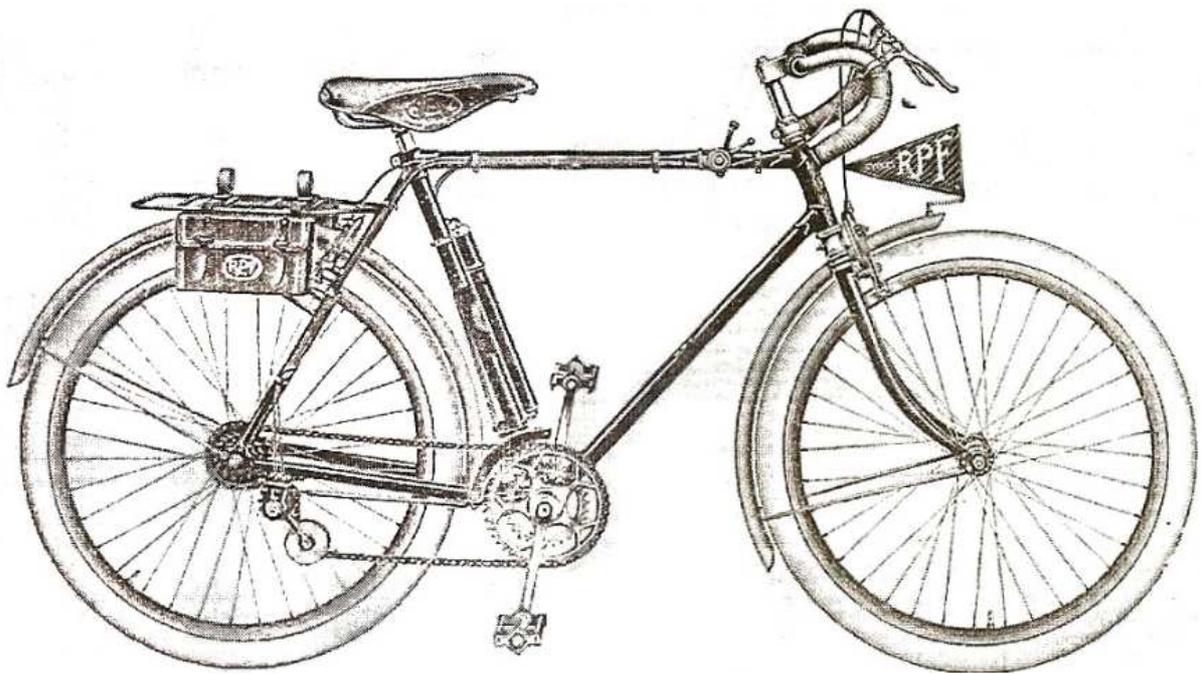
Extraite de *Voici des Ailes*, p. 100.

Les concours organisés par les associations cyclistes servent à l'amélioration des bicyclettes de cyclotourisme. Le concours d'Auvergne de 1922 consacre le changement de vitesse, toujours interdit en compétition jusqu'en 1937. La polymultipliée s'impose chez les

¹⁵⁶ A. VANT, *Op. Cit.*, p. 14.

cyclotouristes français au début des années 1920 et entre dans le canon de ce loisir après un âpre débat contre les partisans de la monomultipliée qui dure depuis le début du XX^{ème} siècle. L'adoption du dérailleur est une victoire pour Vélocio qui en est le défenseur depuis sa création.

Paul de Vivie est l'un de ceux qui considèrent toujours la bicyclette comme une machine moderne et surtout améliorable. A partir de 1926, il teste les pneus Ballons qui réduisent le risque de crevaison à une époque où la mauvaise qualité des routes rend ce problème récurrent. Le confort prend l'avantage sur la légèreté : « Il n'est question ici, comprenons-nous bien, que de machines de route et de tourisme par monts et par vaux, et non de machines de pistes »¹⁵⁷. La bicyclette de cyclotourisme se normalise tout le long des années 1920.



Publicité pour la bicyclette de cyclotourisme R.P.F. dans *Le Cyclotouriste* (1932)

Cette bicyclette R.P.F. comprend l'essentiel des acquis de la bicyclette de cyclotourisme : le changement de vitesse qui permet de mieux appréhender l'effort physique, les pneus

¹⁵⁷ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°3 et4, mars - avril, 1927, p. 30.

ballons ou *Hutchinson*¹⁵⁸, la sacoche arrière sur le porte-bagage pour le matériel indispensable, le garde-boue pour se protéger des mauvais terrains, la pompe en cas de crevaison, le fanion qui signe l'appartenance à une association et le guidon, à la fois courbé pour l'effort physique mais qui permet aussi une position plus verticale et plus confortable. Il ne manque que l'éclairage avant et arrière indispensable pour le cyclotourisme nocturne et pour la sécurité sur la route. La bicyclette de cyclotourisme est une machine haut-de-gamme et son prix est supérieur à un vélo standard.

Dès le début des années 1930, la mode cyclotouriste est à la légèreté. L'état des routes s'améliorant, le pneu *Ballon*, relativement lourd, fait face à quelques critiques bien qu'il reste adopté par une majorité. On cherche à alléger les bagages. Henry Lacoste effectue ses 27 jours de camping avec 3 kilogrammes de bagage, ce qui est dérisoire quand on sait qu'un cyclotouriste solitaire porte facilement 15 kilogrammes sur son dos pour dix jours de voyage et encore davantage pour le camping. Surtout, l'innovation technique de cette décennie est l'adoption du duralumin, plus léger que l'acier mais aussi entre 25 et 35 % plus cher pour un gain de 4 kilogrammes si toutes les parties de la bicyclette sont remplacées¹⁵⁹. Les revues de cyclotourisme font une forte publicité autour de cet alliage¹⁶⁰, y compris dans les récits de voyage. Le randonneur Louis Cointepas en fait une condition indispensable à la réalisation du raid Paris - Pavezin (Loire).

*Greux est parti pour Pavezin comme s'il allait à Versailles. Sa lourde machine pèse bien 18 kilogs. Elle date de l'époque où le duralumin était un mythe. Malgré ses ballons intégreaux et ses neufs vitesses, je suis sceptique quant à l'issue du raid.*¹⁶¹

Le duralumin parvient ainsi au même niveau que les acquis indiscutables de la décennie précédente : le changement de vitesse et le pneu *Ballon*. Le vélo de tourisme s'apparente à un produit de luxe. Alors même que le cyclotourisme accueille de nouveaux adhérents moins fortunés, la distinction sociale s'effectue par l'adoption d'une machine haut-de-gamme : « Les vélos légers sont chers, il faut compter 2500 francs pour une machine de 10 à 11 kilogrammes et 3500 francs pour un tandem de 14 à 15 kilogrammes »¹⁶². Cette promotion est en lien avec

¹⁵⁸ Voir Annexe 3, Affiche de Mich pour les pneus *Hutchinson*, « Plus solide que l'acier » (1920). Format 156 x 116 cm.

¹⁵⁹ A. VANT, *Op. Cit.*, p. 87.

¹⁶⁰ Voir Annexe 4, Publicité pour le duralumin dans *Le Cyclotouriste* (1937).

¹⁶¹ L. COINTEPAS, « Paris - Pavezin », *La Pédale Touristique*, n°148, 16 octobre 1935, p. 2.

¹⁶² R. HENRY, *Histoire du cyclotourisme*.

la nouvelle stratégie commerciale des marchands de cycles à partir de 1929. Avec la crise économique, la disparition de fondateurs et les exigences des cyclotouristes, ils cherchent à reconquérir une clientèle bourgeoise tout en ciblant les femmes et la famille¹⁶³. La Journée Vélocio, organisée par le *Forez Sportif*, organe dirigé par le directeur de la Chambre Syndicale des Cycles et Automobiles, abandonne progressivement l'idéologie d'amélioration physique du randonneur au profit d'un cyclotourisme familial. Le tandem parvient à dépasser ses imperfections techniques qui avaient contribué à son abandon pendant les années 1920. Il devient la machine du couple et facilite l'accès des femmes au cyclotourisme. Son prix atteint souvent le double d'une bicyclette normale.

Il faut se méfier de l'aspect publicitaire fortement relayé par des revues qui ne vivent que grâce à l'industrie du cycle. Beaucoup de cyclotouristes restent à l'acier ou sur des machines plus lourdes. Le manque de moyen n'est pas un obstacle pour avoir une bicyclette de cyclotourisme correcte, à condition de se montrer débrouillard :

*C'était une ancienne machine à boyaux, achetée d'occasion et transformée, suivant mes goûts : 6 vitesses par Cyclo, et couple au pédalier avec dérailleur. Les roues : des Rigida-Déco, montées de demi-ballons qui passaient juste, juste, étant donné l'étroitesse des fourches. Les freins n'étaient que de vulgaire Fultens transformés, un guidon quelconque, une selle et des garde-boue de même, un porte-bagage « Le Stable » en dura, un Radios R.V. 12 et un compteur E.D. Comme vous le voyez, cela n'était guère luxueux et pesait 18 kg. Enfin, vu mes moyens, c'était tout ce que je pouvais avoir de mieux.*¹⁶⁴

Le duralumin apporte un plus au confort et peut établir une certaine distinction sociale entre les cyclotouristes. Ce n'est toutefois pas lui qui fait la différence entre ces derniers et les autres cyclistes. Celle-ci s'effectue par l'adoption de machines différentes ou par une autre manière d'aller à bicyclette.

¹⁶³ A. VANT, *Op. Cit.*, p. 86.

¹⁶⁴ P., « De Granville à Epernay », *Le Cycliste*, n°12, décembre 1935, p. 635.

3.3 Se distinguer des autres cyclistes

Parmi toutes les améliorations techniques adoptées par les cyclotouristes durant l'Entre-deux-guerres, le changement de vitesse est le principal facteur distinctif. C'est à l'adoption ou non de la polymultipliée qu'ils se reconnaissent. Dans les premières années de la période, il n'est pas encore admis par tout le monde mais le seul organe cyclotouriste est *Le Cycliste* de Vélocio, l'apôtre du changement de vitesse. Ceux qui persistent à rouler avec une vitesse n'y ont pas leur place. L'influence de Paul de Vivie sur ce loisir fait naître une certaine crispation autour de ce sujet. Les cyclistes monomultipliés font l'objet de critiques qui vont jusqu'à leur retirer leur statut même de touristes :

*Au pont Saint-Bruno, je rencontre deux cyclistes à pied (les deux seuls de toute la journée) — bicyclettes monomultipliées à 6 ou 7 mètres. Ils disputent fort sur la hauteur du pont, le guide à la main et ne se décident à regarder la gorge (et de quel œil blasé) que lorsque leur Joanne annonce une hauteur de 40 mètres. Voilà encore de pauvres touristes.*¹⁶⁵

L'adoption d'une bicyclette à une vitesse, qui plus est dans les Alpes et avec un développement assez important — ce qui rend la chose plus absurde encore — montrent aux yeux de ce supporter de Vélocio que ces cyclistes ne savent pas faire du cyclotourisme correctement. Leur attitude touristique est à l'image de leur machine : déplorable. Le commentaire aurait été sûrement différent si ces deux cyclistes avaient un changement de vitesse. Les « monoxés », selon l'appellation de Paul de Vivie¹⁶⁶, n'ont pas le matériel qui leur permettrait d'apprécier pleinement les lieux pittoresques. Ils sont trop occupés dans les côtes et l'effort fourni conduit à une fatigue anormale. Les partisans de cette pratique comme Henri Desgrange ou le docteur Ruffier, pour ne citer que deux noms connus, argumentent justement sur la valeur de l'effort physique produit sur une telle machine. Le changement de vitesse rend les choses trop aisées. Pour Vélocio, les « monoxés » sont au mieux des sportifs victimes de contraintes absurdes, au pire de mauvais cyclistes fondus dans le moule de l'Union Vélocipédique de France. Les cyclistes utilitaires, en majorité cantonnés dans les villes, ne sont pas concernés. Leur bicyclette ne sert pas à accomplir de longues sorties sur plusieurs dizaines de kilomètres. Ce débat n'est pas propre à l'Entre-deux-guerres. Le changement de vitesse existe depuis le début du XX^{ème} siècle. La publicité de la Manufacture Française d'Armes et Cycles de Saint-Etienne pour la marque *Hirondelle* oppose deux

¹⁶⁵ BLOCK, « La Chartreuse, 26 août 1920 », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1920, p. 57.

¹⁶⁶ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°3 et 4, mars-avril 1927, p. 30.

cyclistes : le cyclotouriste, d'âge mûr, gravit sans difficulté une côte la pipe à la main et regarde d'un air supérieur le jeune cycliste qu'il vient de doubler, ce dernier montant un vélo de course à une vitesse¹⁶⁷. L'affiche date de la Belle Epoque mais l'idée reste la même dans l'Entre-deux-guerres. Le jeune cycliste est une figure bien connue des cyclotouristes : il s'agit d'un « couraillon »¹⁶⁸.

Ce cycliste est toujours jeune. Il parcourt les mêmes routes que les cyclotouristes mais dans une perspective différente qui est d'imiter les grands coureurs cyclistes de l'époque. Le couraillon cherche à doubler les autres cyclistes qu'il croise en chemin, à reproduire une course en s'identifiant à un grand champion. Ils sont particulièrement méprisés par les cyclotouristes. Ces cyclistes n'ont pas de perspective touristique, ils ne savent pas apprécier les charmes de la nature. Pire, ils ne savent pas tenir une allure régulière. En clair, ils ne savent pas faire du vélo. Avec leur matériel de pointe et leur expérience de la route, les cyclotouristes les remettent vite à leur place.

*Si quelque cycliste tient à me dépasser, je le laisse faire et prendre même une certaine avance. Je l'observe alors en augmentant graduellement mon allure et je tâche de me rapprocher peu à peu, j'observe sa tenue, sa façon de pédaler, s'il fait bien corps avec son outil, je calcule son développement. [...] Si, en fin de compte, je pronostique une bonne pédale, je le rejoins et nous causons ; si ce n'est qu'un fanfaron, il est vite réduit à quia par un train soutenu et il s'enfuit généralement par un chemin de traverse.*¹⁶⁹

Ce genre d'attitude est assez répandu auprès des jeunes cyclistes. Les « champions » locaux sont nombreux, peut-être plus que les cyclotouristes au début des années 1920. Pour ceux-ci, cela donne une mauvaise image du cyclisme et leur comportement met en danger les usagers de la route. Les touristes cyclistes se désolidarisent complètement de leurs jeunes compagnons. Le cyclotourisme n'est pas un jeu de vitesse.

*La témérité de nombreux jeunes gens, cyclistes locaux, qui doublent à toute allure, sans aucun avertissement, souvent dans des endroits très encombrés, indispose le public contre tous les cyclistes en général.*¹⁷⁰

¹⁶⁷ Voir Annexe 5, Affiche des Cycles *Hirondelle* pour la promotion de la rétro-directe. Dessinateur inconnu, Imprimerie Waton, vers 1905, Saint-Etienne, 141 x 89,5 cm : n° inv. 98-25-1.

¹⁶⁸ M. CHERVA, « Des Alpes à la Méditerranée », *La Pédale Touristique*, n°108, 9 janvier 1935, p. 12.

¹⁶⁹ VÉLOCIO, « Randonnées préparatoires », *Le Cycliste*, n°1,2 et 3, janvier-mars 1920, p. 11.

¹⁷⁰ MONTADER et épouse, « Paris - Nice - Paris par les petites routes (2.415 kilomètres) », *La Revue du Touring-club de France*, n°350, novembre 1923, p. 450.

Faire du cyclotourisme, ce n'est pas faire le Tour de France. On note toutefois que les épreuves de pistes subissent davantage de critiques. Jean Tembois prévient : « ne parcourez pas les routes plates, le croupion à l'air et le guidon entre les dents ce qui va aux coureurs de vélodrome, ne convient pas aux cyclotouristes »¹⁷¹. La piste n'a même pas la dimension de voyage des épreuves sur route. C'est du sport-spectacle pur et simple. Les coureurs du Tour de France subissent quelques critiques de la part de certains cyclotouristes qui considèrent que leurs « exploits » sont à la portée de n'importe qui.

*J'arrive à Vizille en même temps que les premiers coureurs du Tour de France, je les accompagne jusqu'à Grenoble, non parce qu'ils m'intéressent, au contraire, mais parce que je conserve mon allure qui se trouve être la leur. Pas brillante celle-là, je tourne à 60 tours sur 6 mètres 10, soit 22 kilomètres à l'heure ; ils tournent à 70 tours sur 5 mètres 50 environ. J'ai tout le temps de les examiner, ils sont quatre de front, tous à la même hauteur, ils sont ignoblement sales et paraissent effroyablement fatigués, ils ont cependant mis 15 heures pour faire 330 kilomètres : c'est du petit 22 à l'heure.*¹⁷²

Ce commentaire vise surtout à montrer la supériorité de la machine cyclotouriste qui permet d'arriver au même résultat que les champions cyclistes sans grosse fatigue. Au-delà du discours qui permet de revaloriser les performances cyclotouristes en les comparant à la référence de l'époque en matière cycliste auprès du grand public, de nombreux cyclotouristes sont admiratifs des Géants de la Route du Tour de France. Paul de Vivie est l'un d'eux :

*Or, au même moment, dans les régions où la température était peut-être encore plus sénégalienne que dans la vallée de la Drôme, les coureurs du Tour de France, impassibles et indifférents à l'excessive chaleur, comme ils l'avaient été l'an dernier, au Galibier, aux rigueurs d'un froid hivernal, accomplissaient sans défaillance leurs rudes tâches quotidiennes ! Quels hommes, tout de même !*¹⁷³

Quant à Simone Guillen, si elle fuit l'ostentation publicitaire de la caravane, elle espère « voir les héros en plein effort, en pleine gloire, dans ce décor superbe »¹⁷⁴. De plus, enchaîner, certes sur plusieurs jours, les cols d'Aubisque, du Tourmalet, d'Aspin et de Peyresourde c'est reproduire à sa façon les exploits des champions cyclistes. Les

¹⁷¹ J. TEMBOIS, « Excursion à la Bérarde », *Le Cyclotouriste*, n°10, septembre-octobre 1927, p. 95.

¹⁷² C. LACROIX, « Vallée des Arves, Croix-de-Fer et Eau-d'Olle », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet 1920, p. 61.

¹⁷³ VÉLOCIO, « Mon 14 juillet », *Le Cycliste*, n°9 et 10, septembre-octobre 1923, p. 90.

¹⁷⁴ S. GUILLEN, « Les Pyrénées en Tandem », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 8-11.

cyclotouristes ont du respect pour les aventuriers modernes que sont les coureurs cyclistes même si certains regrettent que l'attention médiatique obscurcisse le cyclotourisme. Néanmoins, les commentaires admiratifs n'empêchent pas la distinction d'opérer. Les coureurs ne sont pas des cyclotouristes. Ils ont des machines différentes et leur fin de compétition sur le vélo est à l'opposée des attentes touristiques.

Les cyclotouristes français se distinguent aussi nationalement par leur matériel spécifique. Lors de leurs voyages à l'étranger, ils se complaisent à décrire l'étonnement des cyclistes locaux devant ces machines de pointe qui gravissent les côtes avec une aisance un peu humiliante tandis que la monomultipliée oblige un effort soutenu. En Allemagne, Georges Grillot note : « L'équipement de tous ces cyclistes n'est pas brillant. Presque tous utilisent le moyeu à frein. Le dérailleur est inconnu, et les pneus ballons assez rares »¹⁷⁵. Plusieurs articles traitent du cyclotourisme allemand caractérisé par une technologie restée au mieux aux années 1910 et des bagages exagérément lourds. Une impression de force physique s'en dégage, ce qui correspond parfaitement à l'image brutale que le Français se fait de l'Allemand à cette époque.

Les autres pays ne sont pas forcément mieux lotis. Un auteur anonyme du *Cycliste* de passage en Suisse en 1938 remarque que « nous rencontrons un très grand nombre de touristes à vélo, mais tous présentent une méconnaissance totale des lois cyclotouristiques. Pas un seul vélo bien monté. Pas de dérailleurs, pas de cale-pieds, guidons type casse-croûte, garde-boues acier et bagages mal amarrés »¹⁷⁶. Ce constat conforte la réflexion largement répandue que le cyclotouriste français est mieux équipé que ses voisins étrangers, la Grande-Bretagne, autre patrie du cycle, faisant exception. La France a instauré ces « lois cyclotouristiques » qui font la distinction avec les autres cyclistes. Plus de quinze années après l'assise définitive du changement de vitesse sur les bicyclettes de tourisme en France, les cyclistes étrangers en sont encore à des machines d'avant-guerre. Cela permet aux Français d'effectuer un peu de propagande auprès d'eux pour vanter les mérites du changement de vitesse¹⁷⁷.

Au-delà des différences de pratique, les cyclotouristes français se rejoignent par l'adoption d'une bicyclette aux normes des « lois cyclotouristiques ». Elle doit comprendre au

¹⁷⁵ G. GRILLOT, « En Allemagne », *Cyclotourisme*, n°60, novembre 1932, p. 183-184.

¹⁷⁶ Auteur inconnu, « Petite incursion en Suisse via Chamonix », *Le Cycliste*, n°10, octobre 1938, p. 365.

¹⁷⁷ Les Routiers, « Visite des Grottes de Han », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°57, avril 1936, p. 2-6.

minimum un changement de vitesse, des pneus ballons et le plus possible de pièces en duralumin. Avec ces machines haut-de-gamme, une certaine distinction sociale s'opère entre les cyclotouristes mais elle est relative face aux autres cyclistes. Les cyclotouristes forment une catégorie à part dans le cyclisme, son matériel en est l'expression la plus évidente. Les coureurs cyclistes, les jeunes fougueux et les « monoxés » sont rejetés dans la catégorie compétitive. Le tourisme cycliste ne concerne donc pas grand-monde. Son influence sur l'industrie du cycle démontre néanmoins son rôle important dans le domaine.

4) Les fugitifs

Qui sont les cyclotouristes français de l'Entre-deux-guerres ? Les sources utilisées dans ce mémoire, à savoir les récits de voyage, ne sont pas les meilleures pour établir une analyse sociologique. Les fugitifs ne parlent pas beaucoup d'eux. La condition sociale, les tracas du quotidien et la famille sont oubliés dans l'évasion. De plus, les auteurs de récits de voyage ne sont pas toujours représentatifs du public cyclotouriste et forment un groupe à part. Les résultats de cette analyse ne permettent que de dégager des tendances.

4.1 Un petit groupe de fans

Les cyclotouristes sont une exception dans le cyclisme. S'ils savent se reconnaître entre eux grâce à leurs références et leur expérience en matière technique, les profanes peinent à les reconnaître comme tels. Ceux-ci constatent pourtant bien qu'ils ne sont pas en présence de cyclistes habituels. Les bicyclettes suréquipées, les tandems ou les bagages sur le dos voire l'attitude sur le vélo opèrent une distinction même auprès des non initiés qui mobilisent la référence populaire de l'époque pour les caractériser : les coureurs cyclistes. Philippe Marre, de retour vers Paris après une randonnée dans le Jura, décrit « La côte d'Essonne, celle de Juvisy, l'horrible trottoir cyclable coupé de caniveaux et encombré de banlieusards en goguette qui m'appellent Henri Pélissier ou Bottecchia »¹⁷⁸.

Les exemples de telles interpellations peuvent se multiplier. Le coureur est la référence en matière de sport cycliste et l'allure de certains cyclotouristes, en particulier des randonneurs comme Philippe Marre, prête à confusion. Les passants perçoivent la dimension

¹⁷⁸ P. MARRE, « De Paris aux Monts du Jura et retour », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1926, p. 67.

sportive du cyclotouriste mais ce loisir est encore trop méconnu pour qu'ils le localisent exactement. Ils en sont donc réduits à ces encouragements mi-admiratifs, mi-moqueurs. La célébrité des Géants de la Route met les cyclotouristes dans l'ombre. Certains se plaignent de ce manque de reconnaissance.

Il y a une cloison étanche entre les coureurs et les cyclotouristes. Quand on parle du sport cycliste, on veut parler des coureurs et non des touristes. Comme si ce n'était pas du sport d'aller par ses propres moyens, de Carcassonne à Nice, ou de Paris à Chambéry ou même seulement de Paris à Versailles.

*Mais le public ne s'intéresse pas à ce sport-là, parce que les cyclotouristes sont des gens qui ne clament pas leurs exploits, et parce que les journaux n'en soufflent pas un mot. [...] Essayez de dire au profane que monter au Galibier n'est pas un exploit surhumain, contrairement à ce que prétendent les journalistes sportifs qui suivent le Tour en auto : on vous rira au nez. Dites au même profane que vous avez franchi ce col fameux, et on ne vous croira pas.*¹⁷⁹

Malgré tous leurs efforts pour se distinguer, les cyclotouristes demeurent associés à la compétition dans la perception commune. Quelqu'un qui voyage à vélo pour son plaisir ne peut pas être capable de gravir les cols alpins et pyrénéens. Léon Vibert pointe la médiatisation inexistante, aussi bien de la part des cyclotouristes que des journaux généralistes comme facteur explicatif.

Il faut dire que le cyclotourisme ne part de presque rien à la sortie de la guerre mondiale. Les cyclistes qui ne sont pas passés à l'automobile sont morts ou ont été gravement blessés durant le conflit. Seul un petit groupe de fans subsiste. Celui-ci ne cache pas son inquiétude quant à la survie de leur loisir préféré. Leurs excursions sont marquées par un sentiment de solitude. Un vétéran du Touring-club de France note en 1923 : « Dans les promenades que j'ai eu l'occasion de faire, je n'ai rencontré aucun cyclotouriste, mais seulement des gens du pays allant d'un village à l'autre »¹⁸⁰. Le paradoxe est là : il y a de plus en plus de cyclistes mais les cyclotouristes sont en voie de disparition. Dans l'un de ses récits de voyage, Paul de Vivie évoque un débat houleux qu'il eut avec un industriel du cycle au cours duquel une estimation ressort : en 1921, il y aurait un millier de cyclotouristes sur cinq millions de cyclistes¹⁸¹.

¹⁷⁹ L. VIBERT, « Quinze jours de Cyclo-Camping en Faucigny », *Le Cycliste*, n°12, décembre 1935, p. 614.

¹⁸⁰ Vétéran du TCF, « Dans les Vosges Alsaciennes », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1923, p. 117.

¹⁸¹ VÉLOCIO, « Mon 1^{er} janvier », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1920, p. 82.

Le comportement de la jeunesse est fréquemment mis en cause pour expliquer le manque de renouvellement. Un autre membre du Touring-club de France, également l'un des premiers adhérents à la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme tire cette conclusion lors d'un voyage en Corse en 1927.

*Nous échangeons nos impressions de route et des aperçus sur le cyclotourisme, qui ne sera bientôt plus que l'apanage des seuls vétérans, les jeunes ne rêvant que de courses et dédaignant presque tous l'effort.*¹⁸²

Ce constat pessimiste tend à disparaître après cette date. Tout d'abord, le nombre de cyclotouristes augmente durant toute la période de façon continue. Roland Sauvaget a calculé les effectifs affiliés à la F.F.S.C. à partir des élections fédérales. Ces chiffres sont approximatifs. Ils ne sont réellement fiables qu'à partir de 1936 mais ils fournissent un ordre de grandeur.

Année	Nombre de cyclotouristes estimé	Nombre de clubs
1924	340	14
1925	600	25/26
1926	???	???
1927	820	26/30
1928	880	21/31
1929	1570	31/40
1930	2100	57
1931	2360	51
1932	2800	64
1933	3800	78
1934	4150	96
1935	4500	109
1936	4600	130
1937	6300	145
1938	8800	185
1939	9050	239

Estimations du nombre de cyclotouristes affiliés à la F.F.S.C. (1924-1939)¹⁸³

¹⁸² TCF n°26826, FFSC n°36, « La Corse (Notes de voyage) », *Le Cycliste*, n°9 et 10, septembre-octobre 1928, p. 107.

¹⁸³ Reproduction des chiffres de Roland Sauvaget dans *Matériaux et souvenirs pour une histoire de la Fédération Française de Cyclo-Tourisme*, vol. 1, 2000. Voir Annexe 6 pour la reproduction graphique.

Globalement, les cyclotouristes restent en petit nombre mais leur croissance est forte avec près de 3 000 affiliés en plus entre 1929 et 1936 et 100 clubs supplémentaires. L'influence des congés payés est grande puisque les effectifs de la Fédération doublent entre 1935 et 1939. *Le Cyclotouriste* de Lyon, club affilié à la F.F.S.C., passe de 60 cyclotouristes entre 1925 et 1927 à 155 entre 1930 et 1934 puis à 681 entre 1935 et 1939. La croissance est spectaculaire. *L'Union Cyclotouriste de Touraine* comptait 215 sociétaires entre 1930 et 1934, ce qui est un nombre conséquent pour cette période. Ce club profite moins des lois du Front populaire français puisqu'ils ne sont plus que 185 entre 1935 et 1939¹⁸⁴. Dans cette revue tourangelle, Henri Cabrol écrit : « Mais qu'il est curieux de constater que sur ce nombre formidable de 6 820 027 cyclistes il n'y a peut-être pas 10 000 cyclotouristes. La qualité supplée la quantité »¹⁸⁵. Si l'on garde la proportion avec les chiffres de Roland Sauvaget, on peut estimer le nombre de cyclotouristes en 1939 à environ 30 000. Mais mieux vaut se méfier des mathématiques de cuisine. Un chiffre plus prudent serait un peu supérieur à 20 000, et cela à la toute fin de la période. Autrement dit, le cyclotourisme reste l'affaire d'un public restreint malgré un essor conséquent.

En mettant entre parenthèses les années de Front populaire, la croissance débute réellement à la fin des années 1920 et elle donne confiance dans la force de persuasion du cyclotourisme. Le discours change dans les années 1930 et devient plus positif. Les cyclotouristes ne sont peut-être toujours pas nombreux mais « la qualité supplée la quantité ». L'accent est mis sur la particularité de ce loisir sportif et culturel. Cabrol fait partie de ces jeunes auteurs qui obtiennent des positions importantes dans les associations cyclotouristes. Cette rédaction motivée apporte un souffle d'optimisme parmi les cyclotouristes, renforcé par le constat de croissance. Le nombre limité n'est plus perçu comme négatif. Le registre change. Le cyclotourisme devient une famille d'initiés qui se retrouvent autour d'une passion commune. Il cultive l'esprit de camaraderie. Chaque rencontre avec un autre cyclotouriste est une réjouissance et suscite une sympathie spontanée.

*Des exclamations retentissent et l'ami Fourmy des Cyclotouristes Chambériens parait. Le plaisir de la rencontre et le retour ensemble firent paraître plus courte la rentrée à Grenoble.*¹⁸⁶

¹⁸⁴ A. POYER, « L'embellie du cyclotourisme et les femmes », p. 179.

¹⁸⁵ H. CABROL, *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°7, février 1932, p. 11.

¹⁸⁶ M. ROUTENS, « Lautaret - Izoard - Parpaillon - Dévoluy », *La Pédale Touristique*, n°143, 11 septembre 1935, p. 7.

Ce genre de scène est particulièrement prisé dans les récits de voyage. Tous les cyclotouristes semblent se connaître. Le petit nombre est changé en atout, en marque de distinction. Peu importe si les profanes ne font pas la différence, eux le savent.

*Pour voyager à bicyclette, il faut être sportif à la fois et un peu poète. Mais en général les sportifs ne sont pas poètes et les poètes ne sont pas sportifs. Aussi, malgré la beauté de ce sport admirable, il n'y aura sans doute jamais un bien grand nombre d'adeptes du cyclotourisme.*¹⁸⁷

Philippe Marre développe une définition assez exclusive du cyclotourisme, affaire de poètes sportifs ou de sportifs poètes. Une telle alliance a des allures d'oxymore. Le tourisme à bicyclette est l'affaire de quelques-uns :

*Et, tandis que la première brute venue peut faire un bon rugbyman ou un excellent boxeur, jamais le cyclotourisme ne séduira que des gens doués d'une certaine éducation, avides de voir et de s'instruire, quelque peu poètes et misanthropes peut-être, par ailleurs sportifs et peu disposés à plaindre leurs efforts.*¹⁸⁸

On en vient donc à se demander si le cyclotourisme, apanage de la bourgeoisie avant la première guerre mondiale, n'est pas resté une affaire d'élites jusqu'aux années de Front populaire.

4.2 Des élites urbaines ?

Il est difficile d'obtenir des conclusions générales quant au milieu social des cyclotouristes et de leurs positionnements politiques. L'écrit est réservé à quelques-uns et les auteurs ne déclinent en général leur profession qu'à condition qu'elle puisse servir d'argument d'autorité. Trois domaines ressortent :

- la médecine. Sur l'ensemble des sondages de récits de voyage, on relève six docteurs, deux étudiants et un externe. En janvier 1930, l'industrie du cycle effectue une publicité collective auprès des médecins afin qu'ils recommandent le plus souvent possible l'usage de la bicyclette¹⁸⁹, mais leur figure est utilisée depuis bien plus longtemps. En effet, qui d'autre

¹⁸⁷ P. MARRE, « Les vacances à bicyclette », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°5, octobre-novembre 1931, p.9.

¹⁸⁸ *Ibid.*, n°3, juin-juillet 1931, p. 7.

¹⁸⁹ A. VANT, *L'industrie du cycle dans la région stéphanoise*, p. 84.

qu'un médecin peut mieux vanter les mérites hygiéniques du vélo, ses bienfaits sur la santé ? C'est la référence scientifique. Sa force de persuasion est importante. Tels des patients, les cyclotouristes suivent les prescriptions de leur praticien afin de pratiquer la bicyclette de façon saine. Ce n'est pas un hasard si trois des personnages influents du cyclotourisme, le docteur James Ruffier, Georges Grillot et Philippe Marre sont dans le domaine médical. Mais ce ne sont pas les seuls docteurs récurrents dans les récits de voyage. On peut citer le docteur Pech de Toulouse, passionné de montagne, qui signe plusieurs récits dans *Le Cycliste* en 1938 et 1939.

- l'éducation. On relève quatre professeurs ou instituteurs et une institutrice. Ils sont moins fréquents que les médecins mais l'intérêt de dévoiler leur profession est le même. L'instituteur est à la fois une figure d'autorité et une référence éducative. Il sait transmettre un savoir auprès d'un lectorat et se montrer pédagogue sur la manière de pédaler ou de regarder les merveilles de la route. Il est le personnage idéal de l'éducation touristique.

- l'armée. Il ne s'agit pas forcément de militaires de professions. Au moins six auteurs de récits de voyage révèlent avoir pris part à la guerre de 1914-1918. Cinq autres passent leur service militaire et profitent d'une permission pour faire un voyage cyclotouriste. Seuls deux hauts gradés sont relevés. Tous peuvent néanmoins être des modèles pour l'exercice physique, la résistance à l'adversité et la représentation nationale. Le cyclotouriste français doit avoir un corps solide grâce à ce sport sain qui lui apprend en plus à aimer son pays.

Evoquer sa participation à la première guerre mondiale entraîne un discours différent de celui d'un militaire en exercice. Il n'est pas anodin que sur les six récits de « poilus » relevés, la moitié est localisée lors de sondage de 1919. Ces cyclotouristes restent marqués par cette expérience traumatisante. Ils en rêvent la nuit, un orage les ramène au front. Cet aspect n'est plus tellement évoqué jusqu'à la fin des années 1930 lorsque l'attitude belliciste de l'Allemagne nazie fait renaître la crainte d'une nouvelle guerre. Les vétérans de 1914-1918, désormais entre deux âges, sont des « vieux ». Certains jugent bon de solliciter leur vécu pour mettre en garde contre les désastres d'un nouveau conflit. En 1938, J. Champin, chroniqueur régulier de *La Pédale Touristique* effectue un voyage vers Toulon d'où il avait embarqué pour le front des Balkans.

Allons-y pour la dernière ! Et on y était allé ! Et beaucoup n'étaient pas revenus ou étaient revenus diminués dans leur corps et dans leur énergie ; et le résultat ?... La guerre est toujours là qui rôde plus que jamais autour de nous ! N'est-ce pas bête à pleurer ? Je m'excuse de remuer ces tristes

*souvenirs ; mais peut-on reprocher à un témoin et acteur du grand drame de constater douloureusement, même dans une revue cyclotouristique, que nous semblons encore glisser vers une nouvelle catastrophe qui, cette fois, sonnera le glas de la civilisation occidentale et la fin de la primauté européenne dans le monde ?*¹⁹⁰

Ce discours alarmiste, fataliste, ode du pacifisme se fait de plus en plus prégnant entre 1935 et 1939. Ce sont les seules réelles digressions sur l'actualité que l'on retrouve dans les récits de voyage. Et encore, ce n'est pas un aparté si étranger au cyclotourisme. Une guerre entraîne des destructions et dénaturations du paysage. Il existe une réelle préoccupation touristique face au gâchis des « hommes stupides qui s'acharnaient à détruire ce qu'ils avaient eu tant de peine à édifier »¹⁹¹. Toutefois, le pacifisme est répandu et ce discours ne donne pas vraiment d'indice sur la position sociale et politique.

Un militaire en exercice est surtout utilisé pour son statut dans la société. Son récit cyclotouriste est dans les normes de tous les autres à un cas particulier près : la légitimation de leur action en Algérie française. Les récits de voyage en Afrique du Nord sont l'apanage des militaires. Ils ont l'avantage d'être sur place et n'ont pas à effectuer un long trajet transméditerranéen spécialement pour faire du tourisme. Si l'évasion est encore l'objet principal des récits dans l'espoir d'une reproduction de l'excursion, l'auteur glisse un message sur la bonne réception de la colonisation par certains indigènes :

*J'entame conversation avec un indigène que mon vêtement met à l'aise ; tout de suite le sujet roule sur le régiment et je sais qu'il a servi au 5^e tirailleurs mon corps d'instruction. Nous devenons ainsi plus expansifs ; au moment de partir il ne voulut pas me laisser payer ma consommation ; voilà qui démontre comment le Kabyle est conquis par notre œuvre de colonisation. C'est d'ailleurs un ouvrier consciencieux qui cultive d'une façon intelligente le terrain dont il est propriétaire ; il est comme caractère, bien différent de l'Arabe, avec lequel d'ailleurs il ne peut vivre.*¹⁹²

Un autre militaire démontre qu'un colon n'est pas forcément un riche profiteuse qui vit dans le confort du luxe :

¹⁹⁰ J. CHAMPIN, « Toulon - Souvenirs », *La Pédale Touristique*, n°268, 9 février 1938, p. 5.

¹⁹¹ *Ibid.*, p. 4.

¹⁹² VIGNON, « Etapes algériennes », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1927, p. 74.

Ici, rien pour vous guider, pas de bornes, un simple « muletier » sautant les ouadis à gué, le vélo sur l'épaule, des pentes abruptes, des raidillons comme des murs, des cailloux gros comme la tête [...] ! Telle est la piste qui m'a amené à la Ferme des Ouled Mousli, résidence de mes amis. Pas besoin d'avoir peur des voisins : la plus proche ferme est à 5 km, la gare à la même distance et... pas d'électricité. Voilà la situation des colons sur les Hauts-Plateaux d'Algérie.¹⁹³

Ces deux témoignages rendent compte d'une affinité avec une classe moyenne de propriétaires terriens, autochtones ou colons, bons travailleurs malgré les contraintes, l'hostilité des indigènes et l'influence néfaste des riches colonisateurs, figure plutôt dépréciée. Ce constat peut-il se transposer dans la métropole ? Aux trois piliers précédemment évoqués, on ajoute pêle-mêle un fonctionnaire, trois employés, un directeur de syndicat d'initiative, un journaliste, un légiste, un étudiant en agriculture et deux cyclotouristes portant un titre de noblesse. Ces références sont trop occasionnelles et trop spécifiques pour conclure quoique ce soit. Les fonctionnaires et employés semblent néanmoins être assez courants. Henri Cabrol, l'un des présidents de la Fédération, travaillait à l'administration des finances en-dehors de son activité associative. Trois auteurs de récit sont identifiés comme employés, deux d'entre eux dans le domaine ferroviaire.

Un profil de classe moyenne aisée ou de petite bourgeoisie semble se dégager. Au début des années 1920, certains commentaires semblent aller dans ce sens. Plusieurs cyclotouristes sont sensibles à la capacité de production et à l'exploitation des richesses naturelles. Le traité de Versailles tout juste signé, un cycliste du Touring-club de France, qui a vraisemblablement suivi avec attention les étapes du conflit dans les journaux, entreprend un voyage sur le front. A Mulhouse, « quelques heures de flânerie le lendemain me procurent le plaisir de retrouver une ville déjà bien francisée et qui sera pour notre pays un appoint formidable au point de vue industriel, par ses installations grandioses, la variété et la puissance de ses capacités de travail qui d'ailleurs mettent sous sa dépendance une bonne partie de la Haute-Alsace »¹⁹⁴. Un autre indice argumentant dans ce sens est l'unique jugement politique de tout le corpus lors, également, d'un voyage en Alsace :

Et dire que je connais au moins une ville de 20 000 habitants qui n'a pas un seul établissement de bains ! La municipalité communiste qui la régit doit trouver que l'on gagne plus facilement le paradis

¹⁹³ J. BION THOUNEVIN, « Zig-Zag en Kabylie », *La Pédale Touristique*, n°151, 6 novembre 1935, p. 7.

¹⁹⁴ T.C.F. 144511, « Voyages en zig-zag. Le long de l'Ancien Front des Armées », *Le Cycliste*, n°4,5 et 6, avril-juin 1920, p. 40-41.

*de Moscou en ne se lavant pas. Nous avons beaucoup à apprendre des Alsaciens, a dit notre Premier, c'est vrai.*¹⁹⁵

Mais le commentaire politique est banni du récit de voyage cyclotouriste. Celui-ci est l'exception parmi les 259 récits sondés. Une différence de classe sociale est néanmoins perceptible entre les voyageurs et les habitants des villages traversés. La relation entre eux est parfois compliquée. Lors d'un voyage dans les Alpes, un couple de touristes cyclistes est forcé de faire étape dans un petit hameau sur la route du col du Lautaret. Leur malaise est évident lorsqu'ils entrent dans un bistrot pour demander l'asile, qu'ils obtiennent finalement auprès d'un client ivre.

*Le matin, nous prenons congé de notre hôte redevenu brave travailleur et complètement dégrisé. Il ne voulut rien accepter, trouvant que la bouteille de la veille avait suffi, paraît-il... C'était bien aussi notre avis, puisque argent était pour lui synonyme de bouteille à boire... mentalité désastreuse*¹⁹⁶

C'est un exemple qui conforte la représentation du travailleur pauvre incapable d'économiser ou de dépenser intelligemment son argent qu'il gaspille en boisson. Le jugement du jeune couple est sans appel : « Nous reprenons donc la route de Briançon, heureux d'avoir retrouvé notre liberté, loin de ces brutes de la veille, à la face vaguement humaine »¹⁹⁷. Cet archétype du prolétaire alcoolique est mobilisé dans plusieurs récits au début des années 1920 dans lesquels un cyclotouriste fuit une auberge et la proximité gênante ou bruyante d'individus au comportement bestial. Cette vision n'est pas commune à tous les cyclotouristes. Paul de Vivie note avec intérêt lors d'un arrêt ravitaillement que « des ruraux discutent des choses dont ils ne disaient rien autrefois faute de les connaître, questions économiques, douanes, transports, mesures fiscales, tout y passe laminé par l'intérêt personnel. On lit les journaux maintenant dans nos campagnes et les agriculteurs enrichis se tiennent au courant de la politique »¹⁹⁸. Le commentaire n'est pas forcément plus positif mais il est d'une autre nature puisqu'il s'agit de montrer que le mercantilisme et le profit individuel en cours depuis la fin de la guerre concerne également les agriculteurs. Ils font partie des profiteurs que Vélocio ne cesse de dénoncer.

¹⁹⁵ Vétéran du T.C.F., n°26826, « Dans les Vosges Alsaciennes », *Le Cycliste*, n°1 et 2, janvier-février 1924, p.14

¹⁹⁶ E. COGNET, « Voyage de Noces », *Le Cycliste*, n°10,11 et 12, octobre-décembre 1919, p. 137.

¹⁹⁷ *Ibid.*

¹⁹⁸ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°3 et 4, mars -avril 1926, p. 23.

Au-delà de ces questions de société, la remarque concerne « les ruraux ». Aussi bien dans le cas d'Emile Cagnet que dans celui de Paul de Vivie, il ne s'agit pas tellement d'un rapport de classe mais d'une relation entre le citadin et le paysan. L'ouvrier de la ville n'est pas concerné car il ne fait pas partie des personnes rencontrées lors d'un voyage cyclotouriste.

En effet, il est difficile d'avoir des certitudes quant aux origines sociales des cyclotouristes. En revanche, il est certain que le cyclotourisme depuis ses origines et au moins jusqu'à la fin de l'Entre-deux-guerres est une affaire de citadins. Le vélocipède était perçu et vendu comme un moyen rapide pour atteindre la campagne. Cela reste le cas entre 1919 et 1939. Dans la conclusion de son premier tome de *l'Histoire du Cyclotourisme*, Raymond Henry confirme « que le monde rural n'est toujours pas concerné » par cette pratique à la fin des années 1930. On peut même renchérir en disant que le creuset des cyclotouristes est la grande ville. Ses grandes revues s'écrivent à Paris, Saint-Etienne et Lyon. D'autres clubs réputés viennent du Havre, de Tours, de Marseille, de Pau et de Digne. Un peu plus de la moitié des récits de voyage débutent par un départ à vélo depuis une grande ville¹⁹⁹.

Principales villes de départ à vélo dans les récits de voyage sondés (chefs-lieux et sous-préfectures)

Ville	Nombre de départs à vélo		Ville	Nombre de départs à vélo
Saint-Etienne	23		Tours	3
Lyon	17		Valence	3
Paris	16		Alger	2
Grenoble	7		Bayonne	2
Toulouse	5		Beauvais	2
Roanne	4		Brest	2
Albi	3		Le Puy-en-Velay	2
Dijon	3		Marseille	2
Toulon	3		Nice	2

Cette statistique ne prend pas en compte les départs en train et les récits où le lieu de départ n'est pas précisé. Les cyclotouristes habitent soit dans la ville soit dans sa banlieue. Emile Cagnet, précédemment cité, vit au Bessat à proximité de Saint-Etienne où il travaille probablement. D'autres départs s'effectuent depuis le lieu de villégiature de ces citadins. Les grands auteurs de récits de voyage sont connus pour leur ancrage urbain comme le Stéphanois

¹⁹⁹ 60 % en 1919-1920 ; 46 % en 1923 ; 70 % en 1926-1927 ; 37 % en 1931-1932 ; 45 % en 1935 et 53 % en 1938.

Paul de Vivie, les Parisiens Georges Grillot et Philippe Marre, le Lyonnais Francisque Ferlay, le Roannais Lucien Clairret, le Tourangeau Marcel Joyeux et le docteur Pech de Toulouse. Même en mettant ces derniers de côté, la liste des villes d'origine connues des cyclotouristes ressemble à celle des départs à vélo. On relève :

- | | |
|-----------------|------------------|
| - 24 Parisiens | - 2 Beauvaisiens |
| - 17 Lyonnais | - 2 Bordelais |
| - 7 Stéphanois | - 2 Manceaux |
| - 3 Palois | - 2 Roannais |
| - 3 Toulousains | |

Ces chiffres ne font que donner une tendance. Tous les auteurs n'indiquent pas leurs origines. Quand c'est le cas, il s'agit presque toujours d'une grande cité. L'unique exception notable est la fréquence des départs à Remiremont, ville d'où les Colace débutent leurs excursions vers le massif des Vosges.

Il ne fait donc aucun doute de l'origine urbaine des touristes à bicyclette ou au moins d'une relation étroite à la ville. Il est également possible que les auteurs de récits de voyage soient issus d'une certaine élite sociale, probablement de la moyenne bourgeoisie ou de la classe moyenne supérieure. Rien ne le contredit vraiment et les quelques rares indices laissés dans les récits de voyage argumentent dans ce sens, surtout pour les années 1920. Mais la valeur de distinction sociale de la bicyclette a fait son temps. Les irréductibles fans de la petite reine ne jouent plus sur cette fibre pour attirer de nouveaux pratiquants. Au contraire, le cyclotourisme peut concerner n'importe quel individu.

4.3 Un cyclotourisme pour tous

La distinction cyclotouriste opère surtout sur des critères de sensibilité à l'effort physique et à la poésie des paysages et des monuments. Toute personne possédant ces qualités peut prétendre à ce titre. On lit sur la couverture du bulletin d'un club cyclotouriste tourangeau : « L'Union Cyclotouriste a été fondée en juin 1930 et groupe dès maintenant plus de 200

sociétaires, hommes et dames, de tous âges et de toutes conditions »²⁰⁰. Philippe Marre ne dit pas autre chose :

*Le voyage à bicyclette peut être conçu d'une infinité de manières, réalisé de diverses façons, et donner des joies sans mélange à des cyclistes très différents aussi bien par la valeur physique que par la condition sociale. [...] Le cyclotourisme [convient] aussi bien au jeune gars plein de fougue, féru des exploits des « Géants de la route », qu'au cycliste plus modeste, au brave père de famille et même au vieillard.*²⁰¹

Il omet toutefois d'inclure les femmes. Celles-ci ne sont pourtant pas exclues mais leur participation aux voyages cyclotouristes demeure rare jusqu'au début des années 1930. Paul de Vivie le déplore :

*Trop rares sont aujourd'hui les dames passionnées pour notre sport favori. Plusieurs firent partie de l'Ecole Stéphanoise à ses débuts et nous laissèrent autrefois l'impression d'un idéal cycliste fait de grâce, de souplesse et de force, accessible évidemment à toutes les femmes [...] mais auquel nous ne pourrions jamais prétendre, nous autres hommes, à qui toujours la grâce manquera.*²⁰²

L'excursion cyclotouriste est en grande majorité masculine. Entre 1919 et 1927, on ne dénombre que 14 % de présence féminine dans les récits de voyage. Ce pourcentage augmente par la suite, passant à 24 % entre 1931 et 1938 avec un nombre de récits bien plus important. La part de femmes rédactrices du récit est encore plus restreinte. Elle est stabilisée à 4,6 % sur toute la période. C'est la *Revue du Touring-club de France* qui donne le plus de place à l'écrit des dames puisque 5 des 26 récits sont l'œuvre de dames, soit seules soit en collaboration avec leur époux. Les bulletins de club leur accordent également une place importante. Celui de l'Union Cyclotouriste de Touraine est même codirigé par l'épouse du directeur. La rédaction du *Cyclotouriste* de Lyon se féminise en 1938 et 1939 et l'on y dénombre six récits de voyage de dames sur un total de dix-neuf. Dans les revues de cyclotourismes, ils sont en proportion négligeable par rapport à la densité du corpus, et même nulle pour *La Pédale*.

²⁰⁰ *Bulletin de l'Union Cyclotouriste de Touraine*, 1932.

²⁰¹ P. MARRE, « Zigs-Zags en Suisse et en Savoie », *Le Cycliste*, n°2, décembre 1932, p. 138.

²⁰² VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°3 et 4, mars-avril 1926, p. 28.

Si l'emprise masculine ne saurait être contestée, l'influence féminine croît au cours des années 1930. Dans son article consacré aux femmes dans le cyclotourisme, Alex Poyer conclut que « lorsque l'effectif fédéral progresse, la part des féminines monte en flèche, quand le renouvellement n'est plus assuré, la présence des femmes s'effondre »²⁰³. Selon ses statistiques, le pourcentage de femmes dans le *Cyclotouriste* de Lyon passe de 6,7 % pour la période 1927-1929 à 34,4 % pour la période 1935-1939. L'*Union Cyclotouriste de Touraine* comprend 8,4 % de fugitives entre 1930 et 1934, chiffre qui augmente à 21,1 % entre 1935 et 1939²⁰⁴. En 1936, *La Pédale Touristique* ouvre même une rubrique : « le Coin des Dames ». La croissance touche également les colonies où la pratique des femmes est un élément moteur :

*Un obstacle qui a nui [au développement de la bicyclette], c'est que les femmes annamites ne pratiquaient pas la bicyclette parce qu'elles avaient peur de se faire remarquer défavorablement. Mais, tout comme en France, la mode est enfin venue et, depuis un an, le nombre des cyclistes a décuplé. Au dernier brevet de 100 kilomètres, il y avait une vingtaine de participantes et à celui de 200 kilomètres six.*²⁰⁵

Les hommes se réjouissent de l'intérêt des femmes, intérêt encouragé et valorisé. La diagonale Dunkerque - Hendaye accomplie par Régina Gambier en septembre 1931 est saluée avec une forte médiatisation. Certaines acquièrent même une réputation. Lors du Circuit de France 1934, un participant remarque le passage de « Mlle Alendy, l'excellente randonneuse parisienne »²⁰⁶. Les récits masculins ne manquent pas de mettre en avant les performances de leurs collègues dames.

*Disons, à la louange des dames, qu'il n'y eut, malgré les coups très durs subis par plusieurs : chute avec bris de machine, hémorragie, aucune défection parmi elles. Le sexe faible s'est montré le sexe fort.*²⁰⁷

Derrière ces compliments apparaissent souvent la figure du mâle protecteur. Les femmes cyclotouristes suivent en majorité leur compagnon à l'arrière du tandem. Néanmoins, ce loisir leur est ouvert. Le cyclotourisme accueille les deux sexes, de tout âge.

²⁰³ A. POYER, « L'embellie du cyclotourisme et les femmes », p. 180.

²⁰⁴ *Ibid.*, p. 179.

²⁰⁵ C.P., « De Hanoï à Langson et retour », *Le Cycliste*, n°10, octobre 1938, p. 343.

²⁰⁶ F. GIRAUD, « Mon Circuit de France », *La Pédale Touristique*, n°131, 19 juin 1935, p. 9.

²⁰⁷ G. RIDEL, « La 7^e semaine du Circuit de France. De Nierderbronn à Fécamp », *Le Cycliste*, n°10, octobre 1938, p. 363.

Classifier les cyclotouristes par tranches d'âge n'est pas une chose aisée. Une nouvelle fois, les sources font défaut. Si l'on prend les récits où l'âge des voyageurs est indiqué, on obtient :

- 15 ans	15-20 ans	21-39 ans	40-60 ans	+ 60 ans
2	14	1	7	2

Ages évoqués dans les récits de voyage sondés

On a vu que les revues mettaient en avant les récits avec la présence de jeunes. Ils existent et sont certainement nombreux, surtout qu'ils n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture avant le mariage. Il est cependant étrange qu'aucun des récits sondés n'évoque une escale en auberge de jeunesse, même à la fin des années 1930. L'unique visite d'un cyclotouriste à l'un de ces centres est une enquête d'une personne dans la force de l'âge. On peut donc s'interroger sur la réalité de la popularité du cyclotourisme chez les 15-20 ans. La statistique peut être renversée : les 21-39 ans ne sont pas mis en avant dans les récits justement parce qu'ils constituent la majorité des cyclotouristes. Le profil du cyclotouriste semble être l'homme dans la force de l'âge ou le jeune couple sans enfant. Cette dernière catégorie est particulièrement ciblée par l'industrie du tandem.

Pour faire du tourisme à deux, agréablement, sans fatigue, rien ne vaut un TANDEM HIRONDELLE

N° 300 C à cadre ouvert

N° 300^c TANDEM HIRONDELLE à 6 vitesses directes
Modèle avec cadre fermé pour le passager arrière

AU COMPTANT	A CRÉDIT
2000 fr.	280 fr. à la commande et 160 fr. par mois pendant 12 mois

N° 300^c TANDEM HIRONDELLE à 6 vitesses directes
Modèle avec cadre ouvert pour le passager arrière

AU COMPTANT	A CRÉDIT
2000 fr.	280 fr. à la commande et 160 fr. par mois pendant 12 mois

SUPPLÉMENTS FACULTATIFS
Détailleur automatique de chaîne en coupure de crémier 875 -
Éclairage électrique très puissant 125 -

Publicité du *Chasseur français* (1937)

Il est compliqué de connaître la situation réelle, encore moins de localiser une évolution chronologique. Une chose est sûre : selon les cyclotouristes, tout le monde peut pratiquer ce loisir. Le plus jeune recensé a 8 ans et le plus vieux 78 ans, il s'agit de Paul de Vivie. Mais la jeunesse et le troisième âge sont peut-être moins enclins à se risquer au tourisme à bicyclette, c'est pourquoi les récits insistent davantage sur eux. Le cyclotourisme est donc pour tout âge, pour tout sexe et pour toute condition sociale.

En effet, le cyclotourisme se vante d'être la meilleure manière de voyager à bas coût. Les touristes cyclistes font attention à leurs dépenses qu'ils essayent de limiter. Vélocio est particulièrement virulent sur ce sujet.

*Je n'ai pas digéré ce prix de 90 centimes pour une petite tasse de café, qui, au moment où le café et le sucre coûtaient 25 % de plus qu'aujourd'hui, était tarifée à 75 centimes. Il y a là un phénomène très curieux, dû évidemment à la voracité des nombreux intermédiaires parasites, qui se sont insinués depuis la guerre entre les producteurs et les consommateurs. Les prix baissent à la production et haussent à la consommation. Le seul moyen de parer à cette anomalie est de restreindre la consommation.*²⁰⁸

Les scènes de négoce sont fréquentes. Le cyclotouriste n'est pas le touriste bourgeois qui paye sans regarder le prix. Des comptes méticuleux sont tenus et un budget de voyage est prévu. Ainsi, deux cyclistes désirant passer quelques jours en Corse arrivent sur l'île dans la seconde classe du bateau. A Sartène, ils se révoltent contre l'hôtelier :

*Nous nous rendons à l'hôtel de Provence, que je ne recommande pas, car on nous demandait 24 francs pour une chambre qui eût été bien payée à 12 francs ; nous transigeons à 20 fr., non sans nous être regimbés contre ces pratiques qui firent qu'au total notre moyenne journalière de dépense s'éleva à 44 francs par jour, soit environ 25 % de plus que dans la région Sud-Est de la France continentale.*²⁰⁹

Au milieu des années 1920, ces remarques sont destinées à un public particulier : celui de la moyenne bourgeoisie. Cela ne concerne pas les individus aisés pour qui les dépenses de voyage ne sont qu'« une forme de distraction se substituant à d'autres dépenses de loisirs ou des investissements ménagers ou même aux frais d'entretien d'une maison de campagne » qui

²⁰⁸ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1927, p. 98.

²⁰⁹ T.C.F., n°26826, « La Corse (notes de voyage) », *Le Cycliste*, n°9 et 10, septembre-octobre 1927, p. 88.

ne suscite aucune privation dans le budget²¹⁰. Le voyage à bicyclette occasionne moins de dépense qu'une croisière ou l'entretien d'une automobile. Il est plus accessible à la moyenne bourgeoisie pour qui voyager ou aller en villégiature peut être synonyme de sacrifice sur d'autres domaines de dépense²¹¹. C'est à cette classe-là que Vélocio paraît s'adresser lorsqu'il écrit que la rapidité, l'économie, l'hygiène et la commodité de la bicyclette a été démontrée « par de simples cyclotouristes de tout âge auxquels leurs occupations professionnelles ne laissent que peu de temps pour s'entraîner en dehors des dimanches et jours de fête qu'ils consacrent aux excursions à bicyclette »²¹², donc à des personnes au temps libre limité. Toutefois, dans le même récit, il fait apparaître une autre dimension lors d'une prétérition :

*Je crois qu'il est inutile que je m'attarde à démontrer pourquoi la bicyclette l'emporte haut la main sur tous les autres outils locomoteurs par le moindre prix de revient. Elle nous fait payer un centime par kilomètre, réparations, entretien et amortissement inclus.*²¹³

Cette comparaison entre véhicules révèle une volonté de jouer sur deux tableaux : convaincre la moyenne bourgeoisie de l'économie de la bicyclette et reconquérir la haute bourgeoisie acquise à la voiture automobile en essayant de démontrer la supériorité du vélo. L'insistance de Paul de Vivie sur l'entretien n'est pas anecdotique. Il sait parfaitement qu'une auto coûte cher en réparation et ravitaillement, surtout qu'elle n'est pas utilisée que pour voyager en touriste. « En moyenne, les frais d'une voiture à usage uniquement familial peuvent atteindre 10 % du budget total des dépenses »²¹⁴. La reconquête du public bourgeois est un enjeu permanent de l'Entre-deux-guerres pour le cyclotourisme. En comparant les prix des bicyclettes dont les revues font la publicité, ou qui passent en annonce, on constate qu'ils sont compris entre 300 et 450 francs entre 1919 et 1927. D'après Raymond Henry, cela correspond à un intermédiaire entre le bas-de-gamme (275 francs) et le haut-de-gamme (550-660 francs)²¹⁵. Seul le Touring-club de France propose des vélos à de tels prix. Une bicyclette de la *Revue du T.C.F.* peut coûter aussi cher qu'un tandem vendu dans *Le Cycliste* en 1926 (autour de 700 francs). Dès le début des années 1930, les prix tendent à disparaître des publicités, ils ne sont plus un argument de vente décisif mais il en subsiste certains. En 1935, la bicyclette est désormais annoncée entre 900 et 1200 francs en moyenne. Le tandem coûte

²¹⁰ M. PERROT, *Le mode de vie des familles bourgeoises, 1873-1953*, Paris, Armand Colin, 1961, p. 128.

²¹¹ *Ibid.*

²¹² VÉLOCIO, « Randonnées préparatoires », *Le Cycliste*, n°1,2 et 3, janvier-mars 1920, p. 12.

²¹³ *Ibid.*

²¹⁴ M. PERROT, *Op. Cit.*, p. 127.

²¹⁵ R. HENRY, *Histoire du cyclotourisme*.

un peu plus de 1 500 francs dans les réclames en 1935 et 2 000 francs en 1938. Or, le franc constant a relativement peu augmenté entre 1923 et 1935. En tenant compte des multiples dévaluations du franc pendant cette période, en particulier celle décidée par Raymond Poincaré en 1928, une bicyclette de 300 francs en 1923 aurait dû coûter un peu moins de 400 francs en 1935. Quant à la bicyclette haut-de-gamme à 700 francs en 1926, elle aurait dû être vendue 575 francs en 1935. Le tandem de 1923 à 500 francs devrait être deux fois moins cher que son prix de 1935 et 1938. Par ailleurs, les prix d'une bicyclette augmentant, la première publicité pour un antivol apparaît en 1939 dans plusieurs revues afin de protéger les vélos haut-de-gamme :

Le développement du tourisme à bicyclette qui se poursuit régulièrement depuis quelques années, a eu une influence heureuse sur l'industrie du Cycle, non seulement par l'accroissement du nombre de cycles en circulation, mais également par la présentation : certaines machines établies sur mesures, avec des accessoires de valeur, représentent un coquet capital.

*Avec la hausse mondiale des prix, le vélo utilitaire a vu son prix monter de telle sorte ces derniers temps que son propriétaire n'en envisage pas le remplacement de gaieté de cœur. Il ne faut donc pas s'étonner du nombre de vélos volés journallement [...].*²¹⁶

En résumé, l'influence du duralumin se fait sentir. Les publicités des revues de cyclotourisme vendent des bicyclettes plus chères, de meilleure qualité, plus distinctives, à un public qui a les moyens de les acheter. Si le cyclotourisme paraît davantage concerner la classe moyenne supérieure entre 1919 et 1927, il cible la bourgeoisie dans les années 1930 et semble bien séduire cette dernière. Il reconquiert « son » public d'origine, en grande partie passé à l'automobile, d'où sont tirés les fans du début des années 1920. En effet, on apprend dans certains récits de voyage que ces cyclotouristes ont aussi une voiture, au grand dam de Vélocio. Georges Grillot, qui a fait ses classes au lycée Janson de Sailly, en possède une et avoue l'utiliser fréquemment. Le retour progressif de la bourgeoisie au cyclotourisme au cours des années 1930 suscite de la méfiance chez certains cyclistes de longue date.

*Pourvu que la vogue actuelle du vélo ne soit pas nuisible [au vrai cyclotourisme] en le faisant considérer comme du snobisme. Car nombreux sont ceux qui achètent maintenant un vélo ou un tandem pour parader en ville et suivre la mode. Mais ne leur parlez pas d'une petite virée. Ils ont trop peur de mouiller leur belle chemise de soie à la moindre côte !!*²¹⁷

²¹⁶ F. FERLAY, « Un Anti-Vol de vélo moderne et pratique », *Le Cyclotouriste*, n°78, janvier 1939, p. 12.

²¹⁷ R. VIGNE, « Paris - Méditerranée - Paris », *La Pédale Touristique*, n°293, 10 août 1938, p. 5.

Ces fans sont classables probablement entre la haute et la moyenne bourgeoisie mais ce n'est pas la condition sociale qui fait le cyclotouriste selon eux, c'est la passion de la bicyclette. La jeune mariée récemment convertie écrit : « mon époux aimait par-dessus tout, mais après moi j'espère, sa bicyclette »²¹⁸. Il y a doute. Ces fans de la petite reine sont persuadés que leur machine préférée est le meilleur moyen de locomotion pour faire du tourisme contre tous les autres transports. Mais le public change entre les 1 000 passionnés de 1920 et les 20 000 cyclotouristes probables de 1939. Les récits de voyage des années 1920 attachaient beaucoup d'importance au matériel, à la cyclotechnie. Des conseils étaient prodigués sur la meilleure machine à prendre sur tel parcours. Cet aspect disparaît presque totalement dans la décennie suivante. Les récits s'adressent à un lectorat moins spécialisé plus attiré par l'évasion que par la technologie du vélo.

La bourgeoisie n'est pas la seule catégorie sociale à participer à l'essor du cyclotourisme à la fin des années 1930. Avant 1936, la classe ouvrière est peu représentée dans les revues spécialisées. Les ouvriers ne sont pas malvenus, les slogans des clubs insistent sur l'ouverture sociale et la recherche des meilleurs prix est un thème séducteur. Les ouvriers ne sont cependant pas concernés par le loisir du voyage. « En 1930, 60 % de l'ensemble des dépenses sont encore consacrées à l'alimentation et 12,6 % aux dépenses d'habillement »²¹⁹. Il ne reste plus grand-chose pour se divertir, encore moins pour voyager. J. Champin reconnaît d'ailleurs, en étant le témoin d'une initiative des certains bourgs de Provence consistant à attirer les populations autochtones de la Côte d'Azur chassées par les touristes, que « *La Pédale* ne pénètre pas beaucoup parmi cette clientèle »²²⁰. Même avec les lois des congés payés, les revues demeurent assez distantes vis-à-vis des ouvriers, par ailleurs moins nombreux à partir que la représentation actuelle laisse à penser. L'image du couple d'ouvriers en tandem partant à la plage n'est pas la règle entre 1936 et 1939. Néanmoins, elle existe. Les élites du cyclotourisme s'en réjouissent, les encouragent, mais désirent encadrer ces nouveaux venus.

J'ai assisté, sur une grande route de Normandie, à un passage de cyclistes et de tandémistes qui se dirigeaient vers la mer. Je reconnus, au train dont ils allaient, qu'ils étaient, pour la plupart, des cyclotouristes de fraîche date, plus pressés d'arriver à destination que de voyager en touristes. Ils

²¹⁸ MARINETTE, « Lettre à Lily ou... une conversion au cyclotourisme à deux », *La Pédale Touristique*, n°114, 20 février 1935, p. 2.

²¹⁹ G. NOIRIEL, « Les ouvriers dans la société française, XIXe-XXe siècle », Paris, Editions du Seuil, 1986, p.150.

²²⁰ J. CHAMPIN, « Roquesteron », *La Pédale Touristique*, n°277, 13 avril 1938, p. 3.

pédalaient avec une ardeur admirable, comme si chaque tour de roue les eût rapprochés d'un bonheur longtemps désiré : les vacances !

[...]

La saine influence qu'une élite intellectuelle a exercée sur l'orientation de notre sport est indéniable, et, ce n'est pas parce que des milliers de travailleurs manuels le pratiquent maintenant, grâce à des circonstances favorables, qu'il ne doit plus y avoir de cyclotouristes instruits et cultivés pour leur donner le bon exemple.

Certes, tous les cyclotouristes ne peuvent prétendre jouir de la nature comme un artiste dont l'esprit la pare de beautés conventionnelles, ou bien, comme un philosophe qui en perçoit la vie secrète et puissante. En revanche, le commun des mortels peut l'aimer pour ce qu'elle a de grand, de sain, d'utile. Cet amour-là suffit pour qu'un ouvrier puisse voguer dans le sillage étincelant d'une élite intellectuelle, pour qu'il s'en rapproche petit à petit, pour qu'il parvienne même à la rejoindre : tout est possible à l'homme qui ne se complait pas en son ignorance !

Un sport comme le nôtre ne peut pas exister sans une élite intellectuelle de pratiquants. Ce sont, en effet, des cyclotouristes appartenant aux professions libérales qui entretiennent ces échanges de pensées et de réflexions sans lesquels il n'y aurait pas d'enseignement mutuel. Qu'ils ne soient plus les animateurs du cyclotourisme, et celui-ci déclinera jusqu'à revenir au sport d'où il est issu : le cyclisme pur et simple.²²¹

Le discours est bien différent de celui de 1919. Le constat de solitude et d'abandon établi par les quelques passionnés issus du cyclotourisme d'avant-guerre a duré une décennie avant qu'un premier renouvellement opère avec de jeunes rédacteurs qui profitent de la croissance régulière des effectifs au début des années 1930 pour impulser un souffle positif au tourisme à bicyclette et au lectorat des revues. A partir de 1935, avant même les congés payés, l'augmentation plus prononcée du nombre de touristes cyclistes suscite à la fois de la réjouissance et la crainte d'être débordé. Les organes du cyclotourisme se sont développés mais restent modestes. Les élites de ce loisir redoutent la dénaturation. Le retour de la bourgeoisie, qui répond surtout à une stratégie commerciale de l'industrie du cycle jouant de nouveau sur la distinction sociale par la machine, risque de marginaliser les précurseurs au sein même du cyclotourisme. Quant aux ouvriers, leur encadrement est nécessaire afin qu'ils copient le modèle de leurs élites sociales et que l'influence ne soit pas inverse ; le sport cyclotouriste ne doit pas devenir le sport populaire : le cyclisme. Les fans de la bicyclette dont le dynamisme a contribué à l'embellie du tourisme à bicyclette dans l'Entre-deux-guerres

²²¹ E.-A.L., « Respections les élites ! », *Le Cycliste*, n°10, octobre 1938, p. 334.

défendent donc leur position dominante à la fin des années 1930, laquelle est menacée par les nouveaux venus aux conceptions différentes du loisir cycliste.

Conclusion

Le cyclotourisme survit à la guerre grâce à l'insistance de quelques passionnés qui parviennent tant bien que mal à se regrouper, créer leurs associations et leurs organes de propagande. Probablement issus des différentes tranches de la bourgeoisie urbaine, ces fans ouvrent largement leur loisir : femmes, jeunes, vieux, bourgeois et ouvriers sont tous les bienvenus. Seul le monde rural en est exclu, le tourisme à bicyclette renfermant des préoccupations résolument urbaines. Les prix ont leur influence. Le vélo demeure un moyen économique de voyager. Il permet à ceux dont le budget est restreint de partir et aux plus riches de réduire leurs dépenses en carburant. Dans les années 1930, l'industrie du cycle propose des machines de luxe dont la qualité et le confort attirent les individus aisés. Mais pour l'élite cyclotouriste qui s'attache à son monopole de l'écrit, la distinction n'est pas sociale. Elle se fait dans la manière de pratiquer et par la machine adoptée qui les différencient du sport cycliste. L'éducation touristique est donc cruciale et se fait de diverses façons, notamment par les récits de voyage qui enferment l'écrit des élites du cyclotourisme. Elle permet de diffuser les caractéristiques auprès des nouveaux sociétaires. Son premier rôle est toutefois informatif. Il s'agit de conseils et d'astuces pour que le lecteur puisse profiter au maximum de son voyage. Pour que la pratique perdure, il est nécessaire de varier les approches et les lieux : de partir en quête de diversité.

A la recherche de la diversité

Les touristes cherchent à s'évader de leur environnement quotidien le temps d'un congé. Analyser ces lieux de fuite permet de comprendre leurs aspirations : restent-ils près de chez eux ? Préfèrent-ils la montagne, la mer ou la plaine ? Combien de temps voyagent-ils ? La bicyclette, comme moyen de transport, paraît être un désavantage en terme de distance parcourue face à l'automobile, par la restriction kilométrique qu'elle suppose. Les récits de voyage servent à dépasser la contrainte de la machine. Un cyclotouriste doit pouvoir aller n'importe où, à n'importe quelle période de l'année. L'enjeu est de varier les approches. La France est suffisamment riche en paysages. Chaque pays traditionnel est spécifique par son relief, ses merveilles naturelles et ses habitants. Ces derniers sont des objets touristiques à part entière. Ils participent au dépaysement du touriste par leurs vêtements, leur allure, leurs mœurs voire leur langue ou accent. Le cyclotouriste part en quête de cette altérité et les récits de voyage les aident dans leur entreprise en pointant les lieux les plus pittoresques qui méritent d'être vus. La recherche de l'inédit et sa découverte suscitent l'envie, la curiosité et le souvenir. Le cyclotourisme, où le transport est inclus dans l'évasion, essaye de prolonger le temps du voyage après le retour.

1) Variation des temps et des lieux

1.1 Une évasion provisoire

Un obstacle au déplacement du cycliste est son temps libre limité. Il ne peut se permettre de partir trop loin en raison de ses obligations professionnelles. Le voyage cycliste s'insère dans les quelques périodes de congé. En tant que représentants de la classe moyenne et d'une partie de la bourgeoisie, les cyclotouristes disposent de vacances que d'autres n'ont pas avant 1936. Mais cette période ne correspond qu'à une partie de l'année où il est possible d'effectuer un grand voyage. Le reste de l'année, les cyclotouristes doivent se contenter d'excursions de fin de semaine afin de se maintenir en forme. Les jours de fête permettent de prévoir des sorties plus longues. Les récits de voyage n'exposent pas toujours quelle est l'occasion qui rend possible la réalisation de l'excursion. Les chiffres fournis par le tableau suivant ne concernent donc pas l'ensemble du corpus mais seulement les récits où la nature du temps libre est explicite.

Nature et fréquence du temps libre dans les récits de voyage²²²

<u>Période du congé</u>	<u>Dans les récits sondés</u>	<u>D'après les titres</u>	<u>Nature du congé</u>	<u>Dans les récits sondés</u>	<u>D'après les titres</u>
Dimanche	22	3	Vacances	42	14
Pâques	16	18	Permission	5	1
Week-end	15	0	Voyage d'affaire	4	0
14 juillet	8	3	Congé exceptionnel	4	0
Pentecôte	8	7	Séjour en famille	4	0
15 août	7	0	Voyage de noces	1	1
1 ^{er} janvier	3	2	Fin du baccalauréat	1	0
Toussaint	3	2			
Rameaux	1	0			
11 novembre	1	0			
Samedi	1	0			
Matin	1	0			
Après-midi	1	0			
Noël	0	4			
Mardi gras	0	1			

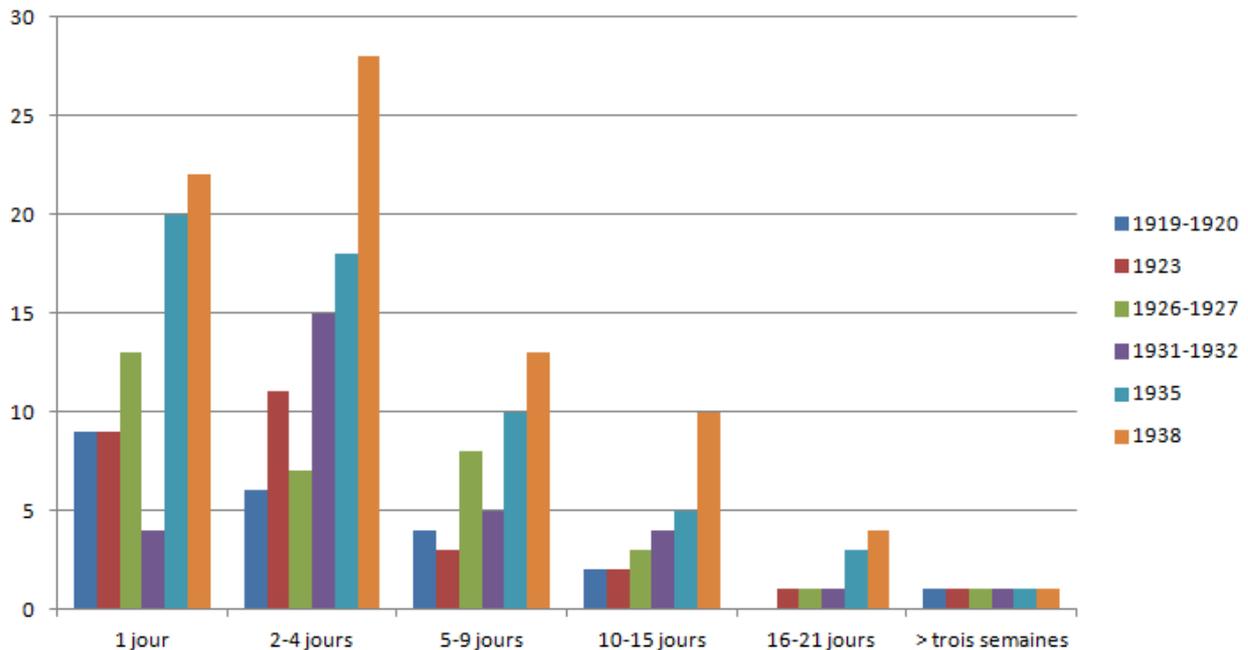
La période principalement mise en avant dans les récits de voyage est celle des vacances. C'est le temps fort de l'évasion cyclotouriste, celui qui permet des voyages plus aboutis. Il suscite l'attente de fuir l'environnement quotidien pour une longue durée. Le sentiment d'évasion y est d'autant plus important qu'il a été attendu longtemps :

*Vacances ! Ce mot magique, qui depuis des mois miroitait à nos yeux comme un lointain mirage [...] quinze jours riches d'insouciance liberté au sein de la pleine nature.*²²³

Avec les congés payés, les récits de voyage durant les vacances sont encore plus favorisés. Avant 1936, les vacances évoquées sont en nombre équivalent aux excursions dominicales. Au sondage de 1938, le compte passe à dix-sept récits de vacances contre seulement deux récits du dimanche, à peine renforcés par les quatre récits de week-end. Pourtant, les voyages cyclistes ont majoritairement lieu en fin de semaine comme le démontre le graphique de la durée des voyages sondés.

²²² Les récits sont issus de *La Pédale, La Revue du Touring-Club de France, Le Cycliste, Le Cyclotouriste, Cyclotourisme, La Pédale Touristique* et *Union cyclotouriste de Touraine*.

²²³ S. GUILLEN, « Les Pyrénées en Tandem », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 8-11.



Durée du voyage par récit sondé

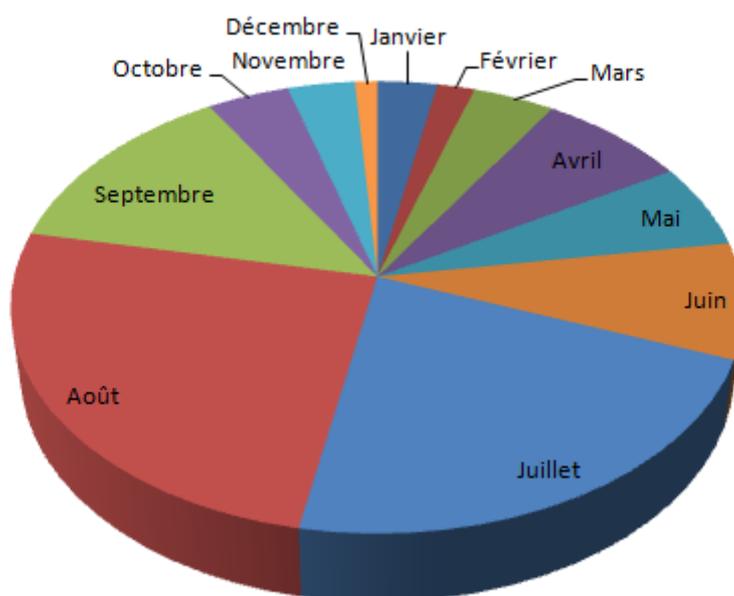
Sur l'ensemble de l'Entre-deux-guerres, les récits d'un à quatre jours dominent nettement ceux d'une semaine ou plus. La forte croissance des années 1935 et 1938 n'est due qu'à l'augmentation du nombre de récit relevés. L'importance des récits d'un seul jour rend compte de la pratique hebdomadaire d'un cyclotouriste régulier qui doit s'entraîner afin d'être en forme pour des voyages plus importants. Ceux de deux à quatre jours les dépassent de peu sur certaines années. Ils sont pourtant davantage mis en avant par les revues spécialisées. Dans les titres, on relève 5 récits d'un jour, 12 de deux à quatre jours, 5 de cinq à neuf jours, 10 de dix à 15 jours et 4 au-dessus de quinze jours.

Le nombre relativement faible des voyages d'un jour s'explique par leur moindre potentiel évusif. Ils relèvent de la pratique fréquente. D'ailleurs, les titres insistent sur la période de la journée : matin, après-midi et soir. Ces balades sont trop banales pour être mises en avant. Les longs voyages sont plus occasionnels mais sont plus attrayants. Ils permettent de raconter de vacances cyclotouristes complètes, très propices à l'éducation touristique. C'est pourquoi ils sont valorisés par les bulletins. L'auteur met volontiers la durée d'un récit rendant compte d'un temps d'évasion important. Il attire l'œil par son caractère exceptionnel.

Cela explique que les durées de dix jours et plus soient au même niveau que celles de quatre jours et moins alors qu'ils constituent une minorité comme l'indique le graphique précédent.

Le point commun des deux statistiques est la majorité des voyages de deux à quatre jours. Ils correspondent aux fins de semaine et aux courts congés, qui reviennent plus fréquemment dans l'année que les longues vacances. Dans le tableau précédent, on constate que Pâques est la fête majeure du calendrier cyclotouriste, aussi bien dans les titres que dans les sondages. Elle correspond à l'ouverture de la saison. La neige fond sur les sommets, la température se fait plus agréable, les arbres recouvrent leur végétation. Les associations et clubs effectuent leur premier grand meeting à cette occasion. On retrouve l'influence stéphanoise symbolisée par la traditionnelle descente pascale de Paul de Vivie en Provence, à la recherche du soleil. Ce rituel est conservé après son décès. Pâques est un moment rassembleur pour les cyclotouristes, et cela durant tout l'Entre-deux-guerres. La saison cyclotouriste est rythmée schématiquement par Pâques - Pentecôte - Vacances d'été jusqu'à la Toussaint. Elle ne varie pas beaucoup. Les sondages de 1926-1927 et 1935 sont les seuls à proposer des voyages dans tous les mois de l'année. Celui de 1938 se caractérise par une concentration encore plus forte que d'habitude autour des mois d'août et juillet.

Mois du voyage dans les récits sondés



Ce graphique donne une représentation d'une année cyclotouriste. Elle débute donc par Pâques fin mars ou début avril. Les voyages en mai et juin sont du même ordre de grandeur avec en point fort le congé de la Pentecôte où a souvent lieu un meeting important. Le cœur de la saison reste les vacances d'été, souvent casées entre les dates charnières du 14 juillet et du 15 août mais pas toujours. Il est assez fréquent que les congés d'août débordent sur le mois de septembre. 47 % des voyages ont lieu durant les mois de juillet et d'août. En ajoutant les périples à cheval sur les mois de juin et septembre, la moitié est dépassée. Cela confirme que le terme « vacances » est associé à l'été, selon une convention avec les employeurs. Le dernier voyage peut se dérouler à la Toussaint. Le tableau montre toutefois que ce congé (3) est moins propice aux excursions que Pâques (16) et la Pentecôte (8). Octobre, comme mars, est un mois de transition.

L'hiver correspond à la période creuse. Les voyages de novembre à février cumulés atteignent 10 % du total. Ce n'est pas négligeable. Les titres les valorisent assez bien : Noël, le 1^{er} janvier et même Mardi Gras peuvent être l'occasion de sorties à vélo. Les voyages en automne ou en hiver sortent de l'ordinaire, ils ne sont pas si courants que les revues peuvent le laisser paraître. En évoquant ces saisons dans les titres, elles cherchent à démontrer qu'il est tout à fait possible de pratiquer le cyclotourisme en dehors de la période chaude. Le potentiel d'évasion est d'autant plus important que le cycliste est moins dérangé par des touristes perturbateurs de son silence et de sa solitude. De plus, l'automne est communément associé au romantisme et à la poésie, ce qui correspond bien à l'image de cyclo-poète que se font certains cyclotouristes d'eux-mêmes. Il s'agit donc de promouvoir ces périodes pendant lesquelles ils peuvent découvrir des spectacles différents, à pouvoir évasif égal à celui des vacances d'été qui restent plus agréables sur le plan météorologique.

La notion de renouvellement est une différence majeure avec les aventuriers quant au désir d'évasion de la société moderne. En effet, les aventuriers font du voyage lointain un mode de vie sur une longue période. Les cyclotouristes sont eux dans la répétition cyclique de l'évasion et de son attente. Cette dernière peut être plus ou moins courte. Certains cyclotouristes partent chaque fin de semaine, d'autres ne le font qu'à l'occasion des vacances. Mais l'évasion n'est possible qu'en rapport au caractère exceptionnel du voyage, à sa capacité de sortir l'individu de l'ordinaire. Ainsi, des voyages trop fréquents lui font perdre de son charme. La variation des durées et des saisons permet la variation des plaisirs. C'est pourquoi, les récits de voyage proposent toute une gamme d'excursions. D'un petit tour d'un jour ou de

plus de trois semaines, en plein cœur de l'été ou dans le froid de janvier : tous les cas de figure sont examinés. Le lecteur, fort de ces exemples, constate leur faisabilité et peut essayer de les reproduire. Proposer de nouveaux parcours ou nouvelles temporalités est le rôle des revues qui doivent satisfaire un public toujours plus exigeant dans sa recherche d'expériences inédites.

*Et parce que les belles sorties comme celle-là sont rares, on en apprécie davantage les joies. On en extrait la quintessence, tant en plaisir qu'en expérience, on en jouit longtemps encore après les avoir faites, en espérant toujours, cependant, faire mieux et voir plus beau.*²²⁴

En fuyards réguliers et évadés expérimentés, les cyclotouristes ont conscience du caractère provisoire de cette libération. Il s'agit d'en jouir un maximum, d'occuper ce temps. Leur pratique offre un avantage considérable puisque le déplacement fait partie du loisir. Le goût du pédalage procure une évasion permanente pendant la durée du voyage. A la descente du vélo, il est remplacé par des activités culturelles ou par l'extase devant un paysage remarquable. Afin de ne pas perdre une miette de ce temps précieux, le voyage nécessite une planification en amont. L'improvisation est exceptionnelle. Les cyclotouristes savent où ils vont, quelles routes prendre. Ils ont repéré au préalable les villes-étapes, les lieux à visiter et les chemins à emprunter. Cette préparation permet de surcroît de transposer l'évasion dans le temps de non-loisir. Le cyclotourisme comprend donc un aspect permanent particulièrement séducteur. Préparer son excursion, c'est s'évader déjà.

*C'est pour moi un plaisir délicat que d'étudier les cartes de parcourir en imagination des routes inconnues, de tirer des plans, de supputer des étapes. Quand un jour je décide d'aller visiter une région nouvelle, j'ai toujours quelque itinéraire prêt d'avance, les noms des villages que je vais traverser me sont déjà presque familiers, et j'ai plus de joie encore de découvrir à nouveau dans la réalité la route que j'ai déjà découverte sur la carte. Cette joie innocente s'apparente au plaisir que j'ai, plus tard, à revoir sur la carte les chemins que j'ai parcourus. L'imagination et le souvenir sont deux grandes satisfactions offertes au cyclotouriste.*²²⁵

Des estimations d'horaire sont effectuées en fonction du parcours de façon à rentabiliser leur voyage au maximum. En général, il s'agit de se lever tôt et de partir entre sept et neuf heures du matin. Fréquemment, un départ s'effectue vers dix heures du soir dans le but de

²²⁴ M. COQUILLAT, « Nantua - Grenoble, par les Aravis », *Cyclotourisme*, n°60, novembre 1932, p. 181.

²²⁵ P. MARRE, « Zigs-Zags en Suisse et en Savoie », *Le Cycliste*, n°2, décembre 1932, p. 139.

voyager de nuit. Ainsi, le cycliste peut savourer le plaisir de voir les villages s'éveiller progressivement au petit matin. La fin de l'étape varie en fonction des aléas météorologiques et de la fatigue. Certains voyages s'achèvent de nuit, d'autres relativement tôt dans l'après-midi pour visiter la ville d'arrivée. Le non respect de l'horaire est peu important. La surestimation autorise un moment de détente paresseuse après l'effort. La sous-estimation ne conduit pas à une accélération du rythme. Il faut prendre son temps et profiter. Le cyclotourisme fait l'éloge de la lenteur.

*Mais voilà ! Il faut se détourner de la route suivie, et cela vous fait perdre du temps ! Perdre du temps ! la notion de l'heure fait-elle de nous à ce point ses esclaves que nous renoncions à ce que le tourisme peut posséder d'imprévu, d'indépendance, de liberté?*²²⁶

Cette remarque s'adresse aux touristes, randonneurs ou automobilistes, qui subissent la dictature de l'horaire. En accordant trop d'importance à la vitesse, ils en oublient de regarder le paysage. En général, les revues de cyclotourisme demandent au contraire de privilégier la vue à la moyenne. Seule la pluie entraîne des moments de précipitation et d'accroissement de l'allure. Les pauses et l'inactivité sont courtes, cependant, de façon à respecter les conseils d'hygiène, ne pas interrompre l'effort trop longtemps mais aussi explorer le plus de choses possibles, nourrir la vue à satiété. Le répit ne dure jamais longtemps.

*J'aurais pu maugréer contre mon infortune, mais dans ce cadre féérique et au contact de cette neige moelleuse et tentante à souhait qui me ravit toutes mes forces, je reste là, allongée, inerte, éprise par tant de blancheur et de douce harmonie. Un frisson me rappelle subitement à la réalité.*²²⁷

Le temps du loisir est celui du présent. Les prévisions s'effectuent avant. Le voyage doit être entièrement consacré au profit de l'instant. L'imprévu revêt d'ailleurs la force séductrice de l'aventure. « Ce n'est pourtant que le prologue et de quoi demain sera-t-il, pensons-nous déjà » se demande Louis Bellet ayant le col de la Temple (massif des Ecrins) avec les vélos sur le dos²²⁸. L'insouciance du futur s'illustre par la météo. Le vent, la brume ou la pluie légère n'empêchent pas le voyage cyclotouriste. Ils ont quelques jours libres pour se faire

²²⁶ L. AUVERGNE, « Cyclotourisme en Haute Ubaye », *Revue du Touring-Club de France*, n°525, août 1938, p.251.

²²⁷ J. LARGER, « Une Ucétiste au Mont-Dore. Mes débuts en ski », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°94, mai 1939, p. 6-8.

²²⁸ L. BELLET, « Traversée du Massif des Ecrins-Pelvoux par le Col de la Temple », *Le Cyclotouriste*, n°70, septembre-octobre 1937, p. 10-11.

plaisir, qu'ils n'auront peut-être plus avant un certain temps, pas question de renoncer pour quelques gouttes. C'est notamment le cas pour les campeurs qui ont l'avantage d'un abri portatif. Les frères Péloille jouent de malchance avec la pluie vendéenne mais conservent leur bonne humeur :

*Nous sommes joyeux, le boudin chante dans la poêle, le vin est bon, nous sommes au grand air, vivent les vacances !*²²⁹

Le dernier élément de la gestion du temps est le souvenir. Un voyage s'achève dans la mélancolie du retour et la tristesse de laisser derrière soi des émotions si fortes. Le souvenir réactive la rêverie en-dehors du voyage. « De la même façon que le voyage était depuis longtemps une occasion de plaisir, les souvenirs qu'on en rapportait étaient également le moyen de conserver quelque chose des jouissances éprouvées. [...] Le plaisir du souvenir redoublait celui du voyage avec une intensité telle qu'il était permis de penser que le touriste voyageait non pas exactement pour voyager, mais pour avoir voyagé »²³⁰. En un sens, de la même manière que la préparation de l'itinéraire et le projet de partir, le souvenir met à mal le caractère éphémère inhérent au voyage touristique. Il peut même se cumuler avec d'autres.

*Nos souvenirs ne sont-ils pas ce qu'il y a de meilleur en nous, grâce à eux, nous vivons deux fois. Le présent est bien court et souvent si triste. L'avenir est incertain et ne nous appartient pas. [...] je trouve qu'il est presque doux de vieillir, car, chaque jour, chaque mois, chaque année, ajoute quelque chose au trésor de nos souvenirs*²³¹

C'est ici que la photographie entre en jeu. Elle rappelle les moments d'évasion et suscite la volonté de les retrouver dans le futur. Ainsi, les cyclotouristes cultivent le culte du souvenir qui paraît si ridicule aux aventuriers²³². La photographie est l'une des reliques qui aide à raviver les souvenirs du périple, elle est la préférée des touristes cyclistes qui tendent à mépriser les objets vendus dans les boutiques de tourisme. Le récit de voyage est une autre manière de se souvenir en mettant par écrit les grandes lignes du périple. C'est comme le revivre une seconde fois. Dès le XIX^{ème} siècle, « les récits reçurent la mission de prolonger la

²²⁹ R. et F. PÉLOILLE, « Au pays des Chouans », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°17, décembre 1932, p. 1-4.

²³⁰ S. VENAYRE, *Panorama du voyage*, p. 459.

²³¹ H.J., « A travers mes souvenirs », *Le Cycliste*, n°1, novembre 1932, p. 112.

²³² S. VENAYRE, *Rêves d'aventure*, p. 178.

jouissance intime du voyage »²³³. Cette fonction s'est étendue et est devenue un élément important de la littérature de voyage qui se fait de plus en plus exigeante quant à la qualité littéraire de la retranscription. Pour le cyclotouriste, la meilleure combinaison est d'associer l'appareil photo au stylo.

*Je laisse mon vélo au garage et armé de kodak et de mon stylo, je parcours la sous-préfecture sarthoise. J'insiste ici sur l'importance du stylo, objet indispensable à l'envoi de nombreuses cartes postales que tout cyclo, digne de ce nom, se doit d'expédier à son club.*²³⁴

En effet, si la carte postale n'accorde pas autant de place à l'écriture qu'un récit de voyage, elle a l'avantage d'associer l'image à l'écrit. Celui qui écrit revit tout autant son excursion et il le partage avec ses amis, sa famille ou son club sur un format court, plus intime et avec le choix des lecteurs. Envoyer une carte postale est une pratique courante chez les cyclotouristes durant l'Entre-deux-guerres. Son rôle dans le souvenir est différent de celui d'une photographie prise par soi-même dont l'usage est plus personnel. Elle peut activer chez le récepteur le désir d'aller au même endroit, il se projette ainsi dans le futur.

Dans les faits, l'évasion cyclotouriste est bien provisoire car limitée par les quelques congés de l'année. En exceptant les excursions de la fin de semaine, un cyclotouriste aguerri peut effectuer chaque année quatre ou cinq voyages de quatre jours et plus, ainsi qu'un grand voyage pouvant durer deux semaines pendant les vacances. Néanmoins, les bases d'un évocation permanente sont posées. Le projet, la préparation du voyage et les souvenirs, mémoriels ou matériels, permettent au touriste de le vivre ou le revivre durant les périodes de travail. Mais il ne s'agit pas ici d'une spécificité cyclotouriste. L'avantage de la bicyclette est dans le présent du voyage. Le fait que le transport fasse partie de l'évasion permet de ne laisser aucun temps mort et de profiter pleinement des quelques jours autorisés à cette sortie. La contrainte du temps peut conduire à une dictature de l'horaire dont le cyclotouriste essaye de s'affranchir sans y parvenir totalement. Cette contrainte se répercute sur les lieux parcourus. Un choix doit être fait sur la région visitée.

²³³ S. VENAYRE, *Panorama du voyage*, p. 461.

²³⁴ P.D., « De Tours à Saint-Malo et retour », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°9, avril 1932, p. 9.

1.2 Un ancrage régional

La bicyclette a ses limites de déplacement. Il est souvent mal vu qu'un cyclotouriste parcourt quotidiennement un kilométrage démesuré. Ce genre d'effort est toléré pour les brevets. Une étape raisonnable d'un voyage cyclotouriste est comprise entre 70 et 140 kilomètres, parfois moins s'il y a des visites de villes, de la pluie ou un profil compliqué. Aller au-delà relève de la randonnée, pour laquelle l'attention se porte davantage sur la distance parcourue et la moyenne horaire. Certaines randonnées peuvent atteindre 200 à 250 kilomètres par jour au maximum. Ces déplacements sont en général réservés à la période des vacances. Les excursions dominicales sont plutôt dédiées à la proximité. Le cyclotourisme se distingue ainsi du voyage lointain. Sa relation est plus intime avec la nation et la région.

L'ancrage régional des périodiques de cyclotourisme est assez clair. Mis à part la revue de la Fédération et celle du Touring-Club de France, les autres s'adressent surtout à un lectorat de la ville de publication et de ses alentours. Ceci est perceptible dans les publicités et petites annonces passées dans ces bulletins. En effet, les sponsors des revues cyclistes sont pour la plupart des industries de cycles locales pour qui cet organe est un moyen de se faire connaître auprès d'un public expert. L'Union Cyclotouriste de Touraine accorde dès ses débuts une importance particulière au tandem :

*Déjà un constructeur tourangeau très connu, a créé un modèle de tandem de grand tourisme, qui au point de vue ligne et fini peut soutenir avantageusement la comparaison avec les meilleures marques parisiennes.*²³⁵

« La préoccupation d'affirmer une origine nationale, parfois une origine locale, s'inscrit dans la lutte économique que se livrent les principaux producteurs de cycles »²³⁶. L'industrie stéphanoise utilise beaucoup cet argument. Elle fait face à la double concurrence des bicyclettes britanniques et parisiennes. Les cycles *Automoto* jouent sur la compétence industrielle locale²³⁷.

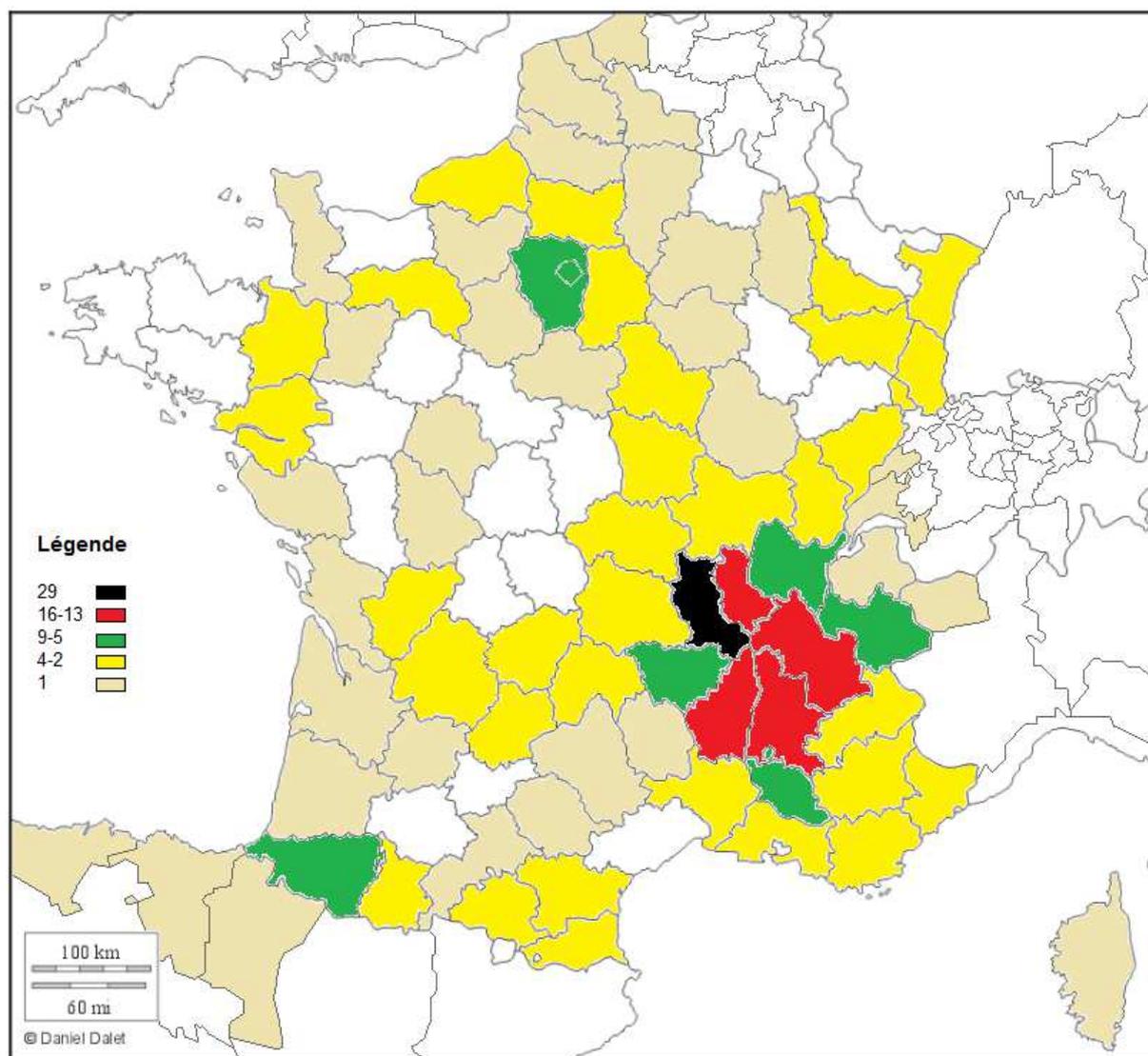
Cette dimension est moins visible dans les récits de voyage. Occasionnellement, des marques de fierté régionales sont ressenties. Ainsi, une cyclotouriste dijonnaise en voyage

²³⁵ *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°1, mars 1931, p. 8.

²³⁶ N. BESSE, *Voici des Ailes...*, p. 82.

²³⁷ Voir Annexe 7. Affiche publicitaire pour les Cycles *Automoto* de Saint-Etienne. Tamagno, Imprimerie de la lithographie parisienne, sans date, Paris, 162 x 120 cm, n° inv. 92-46-3 T.

dans les Pyrénées annonce que le train les « rapatrie en notre Bourgogne lointaine » et vante le goût de la moutarde qui manque cruellement dans les régions traversées²³⁸. La revendication d'appartenance régionale est aussi une façon de susciter l'évasion. Par un effet de style, les distances s'agrandissent et les Pyrénées paraissent aux antipodes de Dijon. Il n'est pas nécessaire de partir en quête d'Orient pour être dépaysé. C'est exactement l'idée que désire transmettre Paul de Vivie dans les années 1920. Ses récits de voyage, qui dominent le corpus général du *Cycliste*, se caractérisent par un ancrage régional fort autour de la ville de Saint-Etienne.



Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage du *Cycliste* dans les années 1920²³⁹

²³⁸ S. GUILLEN, « Les Pyrénées en Tandem », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 11.

²³⁹ Pour les années 1919, 1920, 1923, 1926 et 1927.

Cette carte montre une polarisation autour du département de la Loire que l'on ne retrouve dans aucune autre revue. Naturellement, de nombreux voyages partent de Saint-Etienne ou de sa banlieue. Mais la prédominance de la Loire est importante : ce département est traversé à 29 reprises contre 16 pour ceux du Rhône et de l'Ardèche qui suivent juste après dans le classement. L'ascension du col des Grands-Bois au sud, les monts du Forez et ceux du Roannais, au nord, suffisent pour diversifier les voyages. Le rayonnement de la Loire s'étend tout de même à la région Rhône-alpine : Vélocio déborde dans les monts du Lyonnais ou dans le Velay et jusqu'à la vallée du Rhône ainsi que quelques fois dans le Dauphiné. Mais il ne va pas plus loin, sauf pour sa randonnée pascale annuelle en Provence. Pour lui, parcourir les mêmes routes ne pose pas forcément de problème pour la recherche de la diversité. « On a beau faire et refaire les mêmes itinéraires, repasser devant les mêmes paysages, on ne les revoit jamais sous le même aspect et dans le même état d'âme »²⁴⁰. Il les perçoit à chaque fois sous un angle nouveau, en fonction du sens emprunté, de la météo, de la luminosité ou de la saison. La diversité est suffisante et rester dans sa région permet d'économiser sur les frais d'hébergement ou du billet de train. Les « excursions du Cycliste » ont un format similaire : la plupart de ses sorties s'effectuent sur une seule journée, parfois une matinée. Elles excèdent rarement deux jours. Ce sont les autres auteurs de récits de voyage du *Cycliste* qui parcourent les autres régions, parfois dans de longs périple de plus d'une semaine.

L'ancrage régional est un phénomène que l'on retrouve dans plusieurs revues. *Le Cyclotouriste* de Lyon, comme le *Cycliste*, explore surtout la région Rhône-alpine sur l'ensemble de l'Entre-deux-guerres, mais avec une moindre prédominance du département du Rhône : Lyon est avant tout une ville de départ²⁴¹. L'origine parisienne de *La Pédale* est perceptible par la fréquence des voyages en Normandie²⁴², plus proche que la Méditerranée pour les cyclotouristes d'Ile-de-France, et le bulletin de *L'Union Cyclotouriste de Touraine* propose des destinations assez différentes de celles des revues parisiennes ou stéphanoises du fait de la centralité de la ville de Tours. L'est de la France qui est habituellement le pôle principal des destinations cyclotouristes, est presque complètement délaissé lors de l'année 1933.

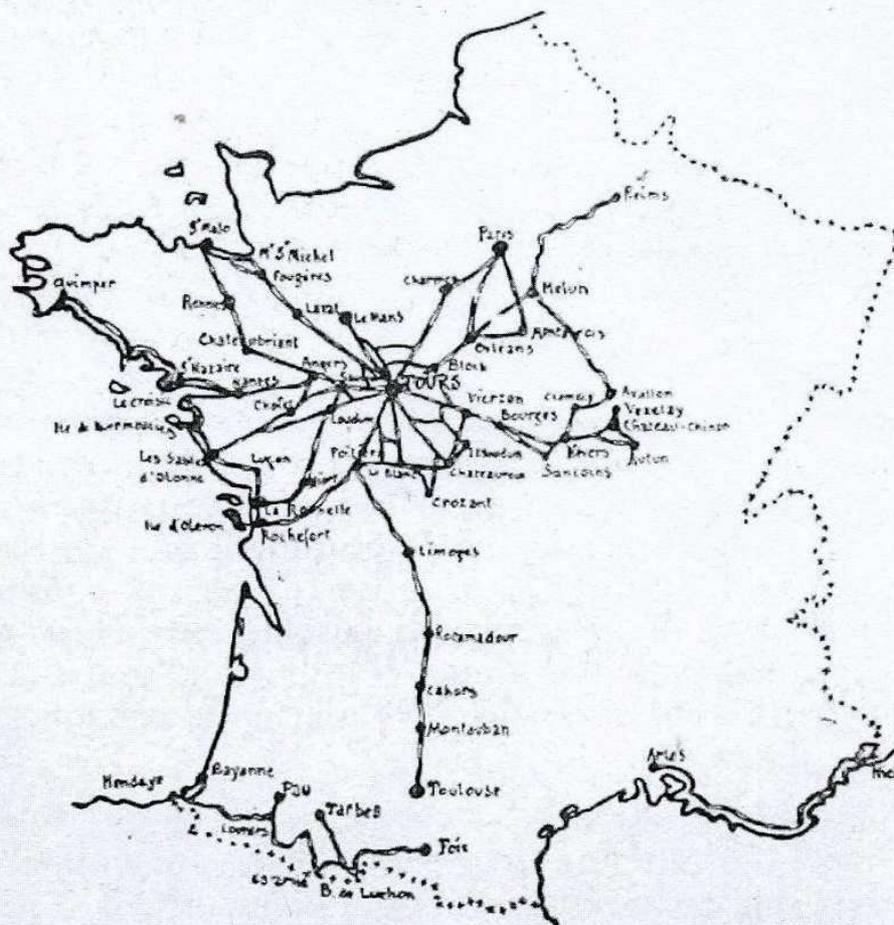
²⁴⁰ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1926, p. 95.

²⁴¹ Voir Annexe 8. Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage du *Cyclotouriste* entre 1927 et 1938.

²⁴² Voir Annexe 9. Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de *La Pédale* (1923-1924).

Les grands itinéraires

suivis à bicyclette par nos Sociétaires en 1933



Cette carte donne un aperçu de l'activité des Ucélistes en 1933, pour les grandes randonnées et voyages. Nous y remarquons que dans un rayon de 250 kilomètres autour de Tours, les lignes partent nombreuses. La Provence, la Bretagne, la Vendée, le Limousin, le Quercy, les Pyrénées, le Morvan, l'Île-de-France, la Champagne, les Alpes mancelles et... naturellement la Touraine ont vu passer sur leurs routes les vélos et tandems portant le fanion « rouge et or » de l'U. C. T.

Le Gérant : A. BOUILLON.

« Les grands itinéraires suivis à bicyclette par nos Sociétaires en 1933 »
dans *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°41, décembre 1934, p. 12

La concentration autour de la région d'origine révèle la modestie de ces revues et bulletins qui connaissent une diffusion nationale assez faible. Dans ces mêmes périodiques, peu implantés dans d'autres régions, deux types de voyage permettent d'atteindre des contrées plus éloignées : l'étape-transport et le train.

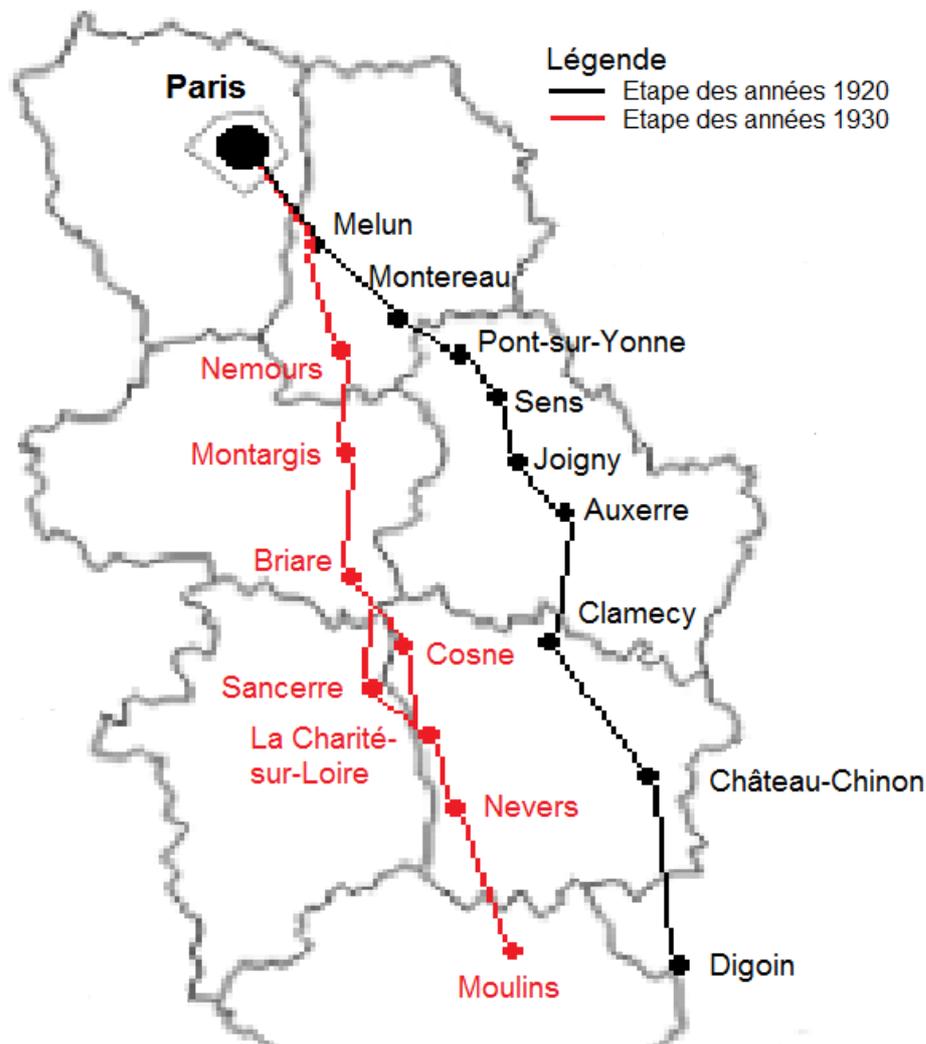
L'étape-transport correspond, lorsque l'on quitte la ville à bicyclette, à une journée servant à atteindre le lieu touristique visé. Elle se déroule sur un parcours soit trop connu, car trop effectué par le cycliste, soit trop plat, trop monotone et jugé sans intérêt touristique particulier. Sur ce genre d'étape, il est possible, et même encouragé, de parcourir une grande distance à une allure relativement élevée afin d'arriver le plus vite possible dans la région où l'excursion touristique débute réellement. Souvent, et de plus en plus à partir des années 1930, elle est parcourue en nocturne. Ainsi, le cyclotouriste ne perd rien en termes de paysages, puisqu'il les connaît déjà et ne les trouve pas exceptionnels, et gagne la tranquillité sur la route, abandonnée par les différents véhicules. Le cycliste a la chaussée pour lui seul, ce qui est un confort particulièrement apprécié. Cela lui permet de se concentrer sur sa moyenne. Dans le sud, l'étape-transport type correspond à la vallée du Rhône. Elle est empruntée pour l'habituelle descente en Provence. Le cycliste part de Lyon, de Saint-Etienne voire de Grenoble, atteint Andance ou Tain-l'Hermitage puis continue par Valence, Montélimar, Pierrelatte et Orange jusqu'à Avignon. Elle sert aussi, en partant du sud, pour gagner le Massif central. De Nice, Toulon ou Marseille, le cycliste rejoint Aix-en-Provence par des itinéraires variables puis continue par Lambesc, Saint-Rémy-de-Provence et commence à remonter le Rhône à partir d'Avignon. Il s'agit de grands axes et non de petites routes pittoresques chères aux cyclotouristes. Le statut des étapes-transport est perceptible lors des départs parisiens en direction de Saint-Etienne ou Lyon. Ces axes importants sont fréquemment utilisés, ce qui donne une relative importance aux départements traversés : Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Yonne et Nièvre²⁴³. En revanche, ces mêmes départements sont presque totalement absents si l'on se réfère aux titres des récits²⁴⁴. La carte des titres isole Paris, point de départ souvent évoqué dans les intitulés du récit. Un phénomène identique est comparable pour l'année 1938 où Paris fait partie des régions les plus citées dans les titres mais semble un îlot au milieu d'une vaste région nord-centre complètement désertée²⁴⁵.

²⁴³ Voir Annexe 10. Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1923.

²⁴⁴ Voir Annexe 11. Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme en 1923.

²⁴⁵ Voir Annexe 12. Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme en 1938.

Pourtant, la carte des passages réels montre que l'axe Paris - Lyon n'a jamais été autant fréquenté par les cyclotouristes dans l'Entre-deux-guerres. Elle pointe un changement de parcours puisque le département de l'Yonne s'éclipse au profit de ceux du Loiret et, dans une moindre mesure, du Cher²⁴⁶. En effet, l'étape-transport de Paris vers le sud s'est déplacée vers l'ouest au milieu des années 1930, probablement à cause de la trop grande fréquentation de l'axe Melun - Auxerre par les automobiles.



Evolution de l'étape-transport de Paris vers Saint-Etienne dans l'Entre-deux-guerres

Cette carte donne une idée de la distance que peut représenter une étape-transport. L'arrêt n'est toutefois pas fixe. Il dépend de l'état de fraîcheur du ou des cyclistes ainsi que des

²⁴⁶ Voir Annexe 13. Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1938.

incidents du parcours, en particulier des crevaisons. Cette manière d'atteindre un lieu touristique est très physique. Elle est courante chez ceux qui pratiquent la randonnée et a les faveurs des admirateurs de l'Ecole Stéphanoise. Mais elle n'est pas à la portée de tout le monde. Le train offre un confort appréciable et une moindre dépense d'énergie.

Le train permet de dépasser les contraintes de la machine en raccourcissant les distances et met à portée des cyclotouristes des régions relativement éloignées de leur ville de résidence. En partant et revenant à vélo, le champ d'action est limité en raison du faible temps des congés. Les espaces lointains sont inaccessibles ou nécessitent une débauche d'énergie importante pour les atteindre. De plus, le temps pour y parvenir réduit celui consacré à l'exploration du site.

*Avec l'aide du train, nous nous sommes rapidement rendus à pied d'œuvre et c'est ainsi que doivent procéder tous ceux qui veulent augmenter leur rayon d'action sans pour cela disposer de loisirs plus étendus.*²⁴⁷

Ce transport est en harmonie avec la bicyclette. Les cyclotouristes lui donnent même un nom affectueux : « le grand frère qui fume ». On le trouve également sous l'appellation de « grand teuf-teuf ». L'époque où, à la fin du XIX^{ème} et au début du XX^{ème} siècle, la bicyclette incarnait la modernité contre la vieille locomotive, trop lente, est terminée. Dans l'Entre-deux-guerres, ces deux locomotions font face à la concurrence de l'automobile, de la motocyclette et de l'avion. Leur complémentarité permet leur association. Le train ne joue pas sur le même terrain que la bicyclette, à l'inverse de l'automobile qui la contraint à partager la route. De plus, il n'y a pas forcément de place pour ranger un vélo dans une auto, problème que ne connaît pas le wagon de chemin de fer. Entre 1919 et 1939, l'utilisation du train est importante, mais rarement majoritaire dans les récits de voyage.

Part des récits de voyage sondés comprenant un trajet en train

Sondage	1919-1920	1923	1926-1927	1931-1932	1935	1938
%	32	42,9	15,6	56,7	38,7	30,9

²⁴⁷ M. COQUILLAT, « Nantua - Grenoble, par les Aravis », *Cyclotourisme*, n°60, novembre 1932, p. 177.

Les chiffres sont irréguliers. Toutes les revues n'accordent pas une importance équivalente au transport ferroviaire. Sa part dans *La Revue du Touring-Club de France* est quasi nulle, ce qui peut s'expliquer par l'influence du T.C.F. à l'échelle nationale. Lors du sondage 1926-1927, seul *Le Cycliste* évoque l'utilisation du train, et de manière assez faible. A l'inverse, cinq ans plus tard, sa proportion explose avec l'essor des bulletins de club. Dans les années 1930, *Le Cyclotouriste* de Lyon est l'organe où l'usage du train est le plus répandu, dans près de 55 % des récits. Cela témoigne de la part de ce club lyonnais de son envie d'explorer d'autres régions que les Alpes, l'Auvergne et la Côte d'Azur. De même, *L'Union Cyclotouriste de Touraine* est un grand utilisateur du rail : 60 % en 1931 et 1932. Dans les revues stéphanoises, *Le Cycliste* et *La Pédale Touristique*, moins locales que les bulletins de club, la part du train oscille entre 30 et 40 %, ce qui paraît être le pourcentage régulier sur l'ensemble de l'Entre-deux-guerres, au-delà des soubresauts de 1926-1927 et 1931-1932. Cependant, tous les voyages en train ne servent pas, pour les Parisiens, Lyonnais et Stéphanois, à atteindre des contrées lointaines comme la Bretagne, les Pyrénées ou l'Alsace. Ils servent surtout à éviter l'étape-transport, à gagner du temps ou bien à rentrer plus vite à la maison si l'état de fatigue est grand ou l'estimation de l'horaire mauvaise. Ils servent aussi de raccourci pour éviter une route jugée monotone. Les transports en train ne correspondent pas forcément à de longs trajets abrutissants. Ils ne remettent donc pas fondamentalement en cause l'ancrage régional qui reste dominant au moins jusqu'aux alentours de 1935. Ils sont avant tout une commodité pour le cycliste.

*Lorsque nous débarquons sur le quai de la gare de Saint-Brieuc nous sommes quelque peu défraîchis, intellect et physique ; le cerveau est embrumé, l'œil atone et le jarret, lui, plutôt mou ! Et cependant, il est bien pratique ce bon « vieux frère qui fume » qui, en 8 h., par La Rochelle, Nantes et Rennes, nous mène à pied d'œuvre.*²⁴⁸

Cette réflexion d'Henri Cabrol pointe un aspect crucial dans la relation entre les cyclotouristes et le train : à l'inverse d'une étape-transport qui met tout de suite le cycliste dans le vif du sujet, le transport ferroviaire n'est pas inclus dans l'évasion. Il fait partie d'une phase transitoire entre le départ de la ville et l'enfourchement de la petite reine où commence réellement le voyage. Aucun récit ne décrit le charme du voyage en train. Son confort relatif et sa déplaisante promiscuité (en comparaison à la solitude du cycliste) sont montrés du doigt mais son utilité n'est jamais remise en cause. Le transit fonctionne également pour le retour

²⁴⁸ H. CABROL, « Les Petites Routes de Bretagne (Pentecôte 1934) », *Cyclotourisme*, n°92, juillet 1935, p. 801.

vers la ville. Pour le dénommé E.-A.L., l'évasion cycliste s'arrête avec « la gare d'Argentan, l'express de Rouen, la lecture des journaux... Bref, une reprise de contact un peu brutale avec les tragiques réalités d'un monde désaxé ».²⁴⁹ Le train symbolise la fin du voyage, le retour en ville et dans la société civilisée. Il a donc un statut ambigu, mettant le dépaysement à portée tout en demeurant un lien avec la ville de départ. Si le rail ne remet pas réellement en cause l'ancrage régional, il permet occasionnellement de s'en émanciper. Le cyclotouriste peut, grâce à lui, découvrir plus aisément de nouveaux horizons et compléter son exploration de la France.

La relation entre tourisme et territoire national est historiquement étroite en France. En raison de la variété de ses climats, beaucoup considèrent le pays comme un microcosme. Dès 1919, le Touring-Club de France entame une politique de valorisation de la France et de ses colonies. Il s'agit d'y attirer les touristes étrangers et de convaincre les Français qu'il n'est pas nécessaire d'aller à l'étranger quand leur nation comporte tant de merveilles. A cette politique s'ajoute une conscience nationale patriotique qui s'éveille particulièrement lors des voyages en Alsace dans les quelques années qui suivent sa réintégration à la France. Ainsi, de passage à Strasbourg, un membre du Touring-Club écrit en 1920 dans *Le Cycliste* :

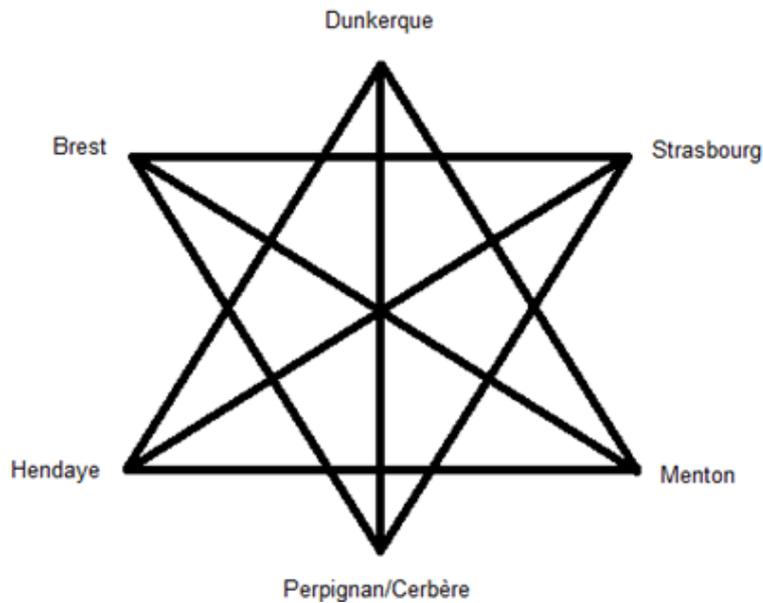
*Bien que la connaissant de vieille date, j'éprouve un grand plaisir à m'y retrouver et y flâner tout à mon aise, et je visite consciencieusement toutes les curiosités de cette ville si intéressante, sans en omettre, cela va sans dire, la cathédrale et sa plate forme, comme si tout cela était nouveau pour moi, ou plutôt comme si je tenais en quelque sorte à en prendre possession pour mon compte personnel à titre de français, l'ayant visité sous des jours moins heureux.*²⁵⁰

Le cyclisme est un vecteur du sentiment national. Le tracé du Tour de France est une affirmation du territoire de la nation. Ainsi, dans l'Alsace reconquise, Strasbourg est une ville-étape de la course de 1919 à 1924 puis de 1927 à 1929 avant de devenir plus occasionnelle²⁵¹. Certains cyclotouristes s'en inspirent. En 1930 est créé le concept des Diagonales de France, longs voyages consistant à joindre les angles de l'Hexagone en le moins de temps possible. Des records sont d'ailleurs établis.

²⁴⁹ E.-A.L., « Trois jours dans l'Orne, la Sarthe et la Mayenne », *Le Cycliste*, n°6, juin 1938, p. 204.

²⁵⁰ T.C.F. n°144511, « Voyages en zigzag. Le long de l'ancien Front des Armées », *Le Cycliste*, n°4,5 et 6, avril-juin 1920, p. 41.

²⁵¹ C.S. THOMPSON, *The Tour de France, a cultural history*.



Les Diagonales de France

En 1932, le Touring-Club de France lance une importante organisation cyclotouriste annuelle : le Circuit de France. Il est composé de huit étapes le long des limites de la France :

1932 : Paris - La Baule

1933 : La Baule - Biarritz

1934 : Biarritz - Carcassonne

1935 : Carcassonne - Nice

1936 : Nice - Evian

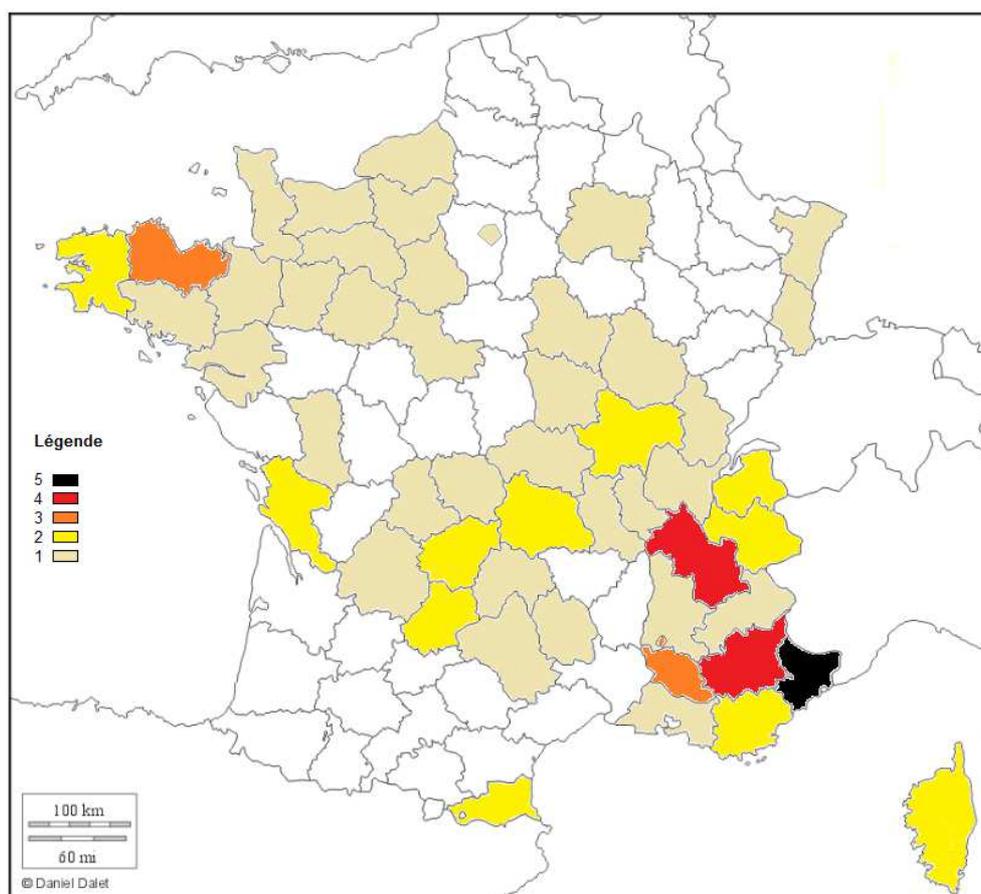
1937 : Evian - Niederbronn

1938 : Niederbronn - Fécamp

1939 : Fécamp - Le Croisic

Le Circuit de France semble plus s'inspirer du tracé du Tour de France, affirmant les frontières aux dépens des régions du centre, soigneusement évitées, tandis que les Diagonales, au contraire, traversent la France de part en part. A travers ces deux organisations, le cyclotourisme participe à la représentation nationale. Néanmoins, la position des cyclotouristes vis-à-vis de la promotion nationale est un peu différente de l'exclusif demandé par le Touring-Club. Fidèle à sa politique, les voyages cyclotouristes de ce dernier sont bien circonscrits au territoire national sans incursion hors des frontières²⁵².

²⁵² A noter qu'un récit de voyage de 1923 traverse la Suisse romande, mais ce n'est pas explicité dans le titre.



Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme de *La Revue du Touring-Club de France* (1919-1939)

Les avis sont plus partagés dans les revues de cyclotourisme. Si Georges Grillot encourage les lecteurs à privilégier les « coins méconnus » de la France plutôt que les lieux étrangers renommés²⁵³, tous ne partagent pas son avis. Ainsi, en 1932, un voyageur de *La Pédale Touristique* écrit :

Beaucoup de gens prétendent qu'il est stupide d'aller à l'étranger quand on a le bonheur d'être dans un pays aussi joli que la France ; il faudrait s'entendre : que recherche-t-on dans le tourisme si ce n'est des sensations nombreuses et élevées ? Or, sans connaître mon pays par cœur je l'ai déjà parcouru dans presque tous les sens et si je le trouve admirable quant au décor naturel, il est indéniable que les gens et les coutumes ont une fâcheuse tendance à s'uniformiser et il n'y a encore rien de tel que d'aller à l'étranger pour avoir ces sensations de nouveau.

D'ailleurs, il est un tantinet ridicule de rétrécir son champ d'action à son seul pays lorsqu'on peut faire autrement : n'est-il pas plus raisonnable de considérer les frontières comme des barrières

²⁵³ G. GRILLOT, « En Allemagne », *Cyclotourisme*, n°60, novembre 1932, p. 183.

purement conventionnelles... et passer par-dessus ? Qu'on le veuille ou non cette interdiction de l'Étranger est du chauvinisme et de plus bête ; surtout, que l'on ne vienne pas nous débiter ces fadaïses : changes élevés, alors que la vie en France est plus chère que presque partout ailleurs ; ou bien ceci : combattez la crise en restant dans votre pays (revue du T.C.F.) ; je crois que si ce dernier conseil était respecté réciproquement, nous ne gagnerions rien au change car le Français à l'étranger est rare, alors que les touristes étrangers sont assez nombreux en France, désireux qu'ils sont de voir et connaître le plus possible sans s'enfermer dans une tour d'ivoire comme nous !²⁵⁴

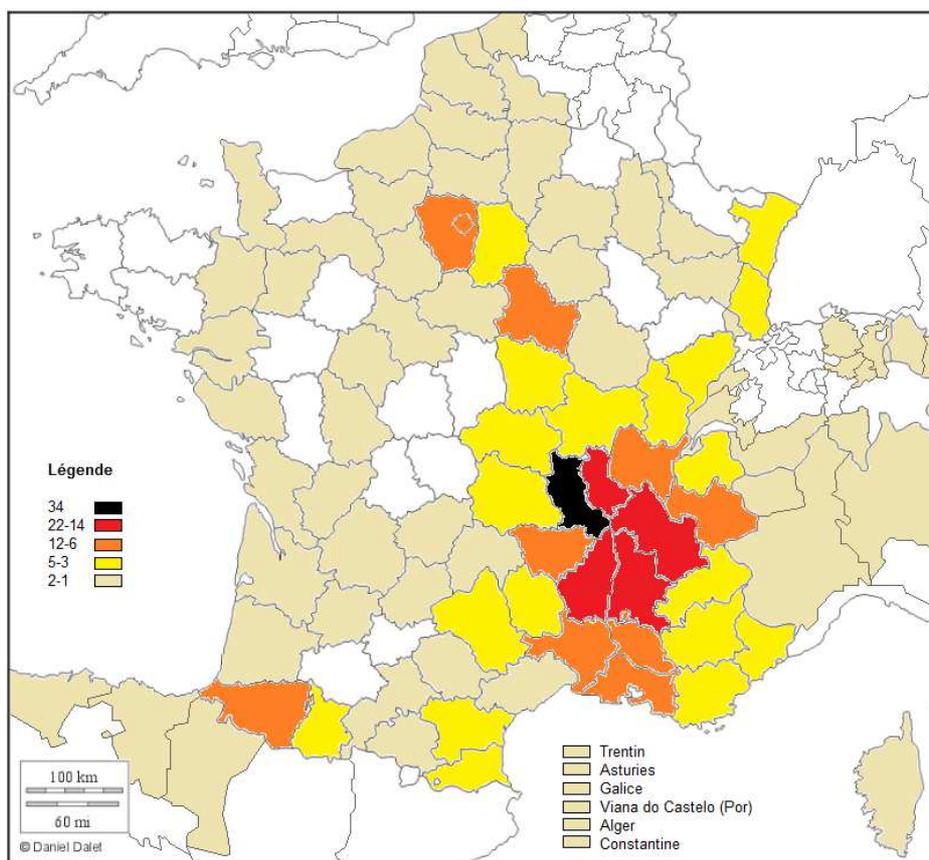
Cette tirade qui bouscule le discours tenu non seulement par le Touring-Club mais aussi par une bonne partie des élites du cyclotourisme, démontre que la vision nationale, si elle est bien réelle, est assez facilement dépassée par les préoccupations du touriste. La Nation passe au second plan derrière la quête de diversité. L'ancrage régional est bien dû à des contraintes techniques, pas à un refus d'explorer les contrées lointaines par fierté patriotique ou chauvine. Ce récit n'a été publié qu'en 1935 et ce n'est pas un hasard. En effet, l'évasion géographique des cyclotouristes peut être séparée en deux périodes, correspondant aux deux décennies de l'Entre-deux-guerres.

1.3 L'évasion géographique

a) La fin de l'ère Vélocio (1919-1930)

Durant l'ensemble des années 1920, *Le Cycliste* demeure la seule grande revue uniquement consacrée au cyclotourisme. De 1919 à 1929, elle fournit 135 récits de voyage contre 21 pour la *Revue du Touring-Club de France*, 33 pour *La Pédale* (seulement pour les années 1923 et 1924) et 13 pour *Le Cyclotouriste* (entre 1927 et 1929). 66,8 % des récits de cette décennie sont donc tirés du *Cycliste*. Cette suprématie se double de l'énorme influence de Paul de Vivie qui fournit à lui seul 25 % des récits de sa revue. L'écrit cyclotouriste des années 1920 est donc majoritairement stéphanois. De fait, le rayonnement du département de la Loire exercé par les « Excursions du Cycliste » se retrouve dans la carte des voyages. Sa centralité est conséquente puisqu'il est traversé à 34 reprises contre 22 pour celui du Rhône, son plus direct poursuivant.

²⁵⁴ F.B., « Suisse, Bavière, Tyrol, lacs Italiens », *La Pédale Touristique*, n°123, 24 avril 1935, p. 9.



Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme des années 1920²⁵⁵

Cette carte illustre l'influence de trois villes : Saint-Etienne, Lyon et Paris. Ce sont les principaux centres de départ de cette décennie. Dès 1919-1920, le pôle Rhône-alpin marque sa suprématie²⁵⁶. En 1923, l'apport de *La Pédale* et l'affirmation d'un ancrage parisien de *la Revue du Touring-Club de France* tend à revaloriser l'Île-de-France. De plus, *Le Cycliste* a des lecteurs de la capitale et propose quelques voyages partant de Paris. Cette année-là, Paris fait jeu égal avec Saint-Etienne comme centre de départs à vélo. L'axe Seine-Loire est d'ailleurs mis en évidence sur la carte²⁵⁷. En 1926-1927, Saint-Etienne et Lyon reprennent un net avantage du fait de la disparition de *La Pédale* et de la parution du *Cyclotouriste*. Les départements de la Loire et du Rhône sont au moins deux fois plus traversés que tous les autres durant ces deux années²⁵⁸. Le redressement parisien de 1923 démontre l'influence des

²⁵⁵ Pour les années 1919, 1920, 1923, 1926 et 1927.

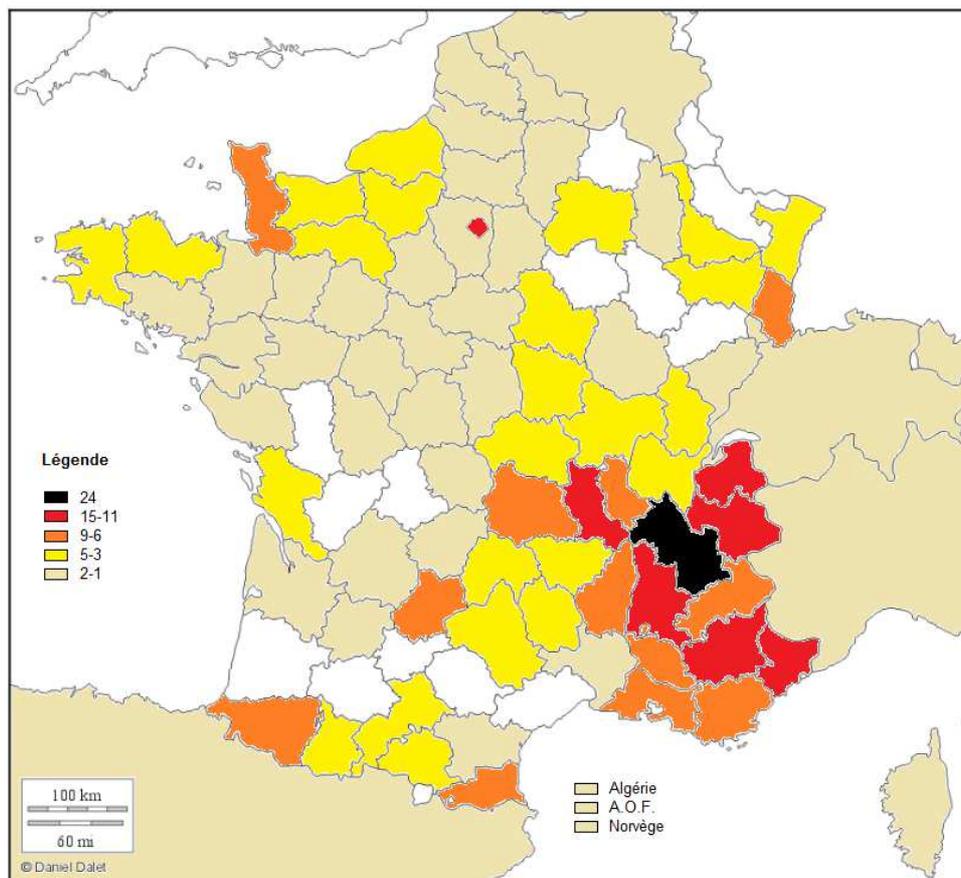
²⁵⁶ Voir Annexe 14. Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1919 et 1920.

²⁵⁷ Voir Annexe 15. Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1923.

²⁵⁸ Voir Annexe 16. Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1926-1927.

sources dans ces statistiques. Ces cartes mettent surtout en avant les grands centres de rédaction du cyclotourisme des années 1920 qui sont aussi les principales villes de départ des récits de voyage. Les cartes des départements traversés accentuent leur importance ainsi que celles des grands axes de circulation : l'étape-transport de Paris vers le sud (Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Yonne) et la vallée du Rhône (Ardèche, Drôme, Vaucluse, Bouches-du-Rhône). Ces cartes démontrent la faiblesse de l'implantation nationale du cyclotourisme. Saint-Etienne concentre les écrits. Plus on s'éloigne de ce centre, moins les régions sont traversées.

La carte des titres permet d'avoir une image plus exacte des intérêts touristiques de ces années. En effet, les titres de récits de voyage reflètent plus le but du voyage et allège le poids des villes de départ, à moins qu'elles soient inhabituelles pour la revue concernée. Cette carte a aussi l'avantage de prendre en compte tous les récits de la décennie et pas seulement ceux des années sondées. Le défaut des titres est de raisonner en termes de pays géographique qui ne se marient pas parfaitement avec les départements.



Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme entre 1919 et 1929

On constate ici que les départements de la Loire et du Rhône ont une moindre importance. En effet, Paul de Vivie a tendance à ne pas indiquer la région visitée dans ses titres et le départ de Lyon va de soi pour les lecteurs du *Cyclotouriste*. En revanche, le départ de Paris est plus original, ce qui explique le poids du département de la Seine. Le vide relatif des départements alentours indiquent toutefois que cette région n'est pas très intéressante touristiquement. Le département dominateur est désormais celui de l'Isère, déjà important sur la carte précédente. Grenoble est d'ailleurs la ville la plus traversée dans les récits sondés (10 fois) devant Valence et Tournon-sur-Rhône (8 fois), lesquels occupent une position stratégique dans la vallée du Rhône. L'Isère a un double statut. Ce département est sur la route menant aux Alpes du nord et du sud mais comprend surtout un intérêt touristique conséquent avec les massifs du Vercors, de la Chartreuse et l'Oisans, particulièrement prisés des cyclotouristes. Tandis que sur la carte des départements traversés l'Isère avait une importance équivalente à l'Ardèche et la Drôme, elle les domine nettement sur celle-ci. La Drôme limite l'écart en profitant du sud du Vercors mais l'Ardèche, en dépit de l'attrait de Saint-Agrève, de La Louvesc et du Vivarais, est surtout empruntée en passage et moins comme un but réel d'excursion.

Les titres de récits de voyage revalorisent la Provence, l'ensemble des Alpes et les Pyrénées, qui se démarquaient timidement dans les itinéraires. Les Vosges, la Normandie et la Bretagne, dans une moindre mesure, apparaissent plus clairement. Le Massif Central et le Jura restent à peu près au même niveau, ce qui montre le caractère aléatoire des sondages. Sur les deux cartes, les voyages à l'étranger et dans les colonies sont rares. La politique du Touring-club de France semble donc peser à une époque où ce club occupe une position importante dans le cyclotourisme. Les quelques incursions hors des frontières démontrent pourtant que les revues de cyclotourisme prennent une certaine liberté vis-à-vis des directives du plus grand club touristique de France. Deux voyages parcourent le front jusqu'en Flandre Occidentale, *La Pédale* propose un long périple à travers la Suisse, l'Autriche et l'Italie en 1923 et le voyage en Espagne relaté dans *Le Cycliste* est en fait un carnet de route d'un voyage effectué avant la guerre mais publié qu'en 1926. L'excursion à l'étranger n'est donc pas commune dans les années 1920. Le voyage en Norvège (publié en 1922 dans *Le Cycliste*) fait figure d'exception au même titre que ceux en Algérie et dans l'Afrique Occidentale Française. Leur reproduction par les lecteurs est difficile : ces récits excitent plutôt l'imaginaire exotique.

La faiblesse des voyages à l'étranger est l'une des différences principales avec la décennie suivante. En France, les principaux pôles apparaissent déjà : les massifs montagneux et les façades maritimes. L'ouest et le nord du pays, où se trouvent les zones les plus plates, sont globalement délaissés tandis que le sud-est s'affirme comme la région touristique préférée des cyclotouristes. Peu de départements ne connaissent aucun passage. La couverture nationale est assez large bien qu'imparfaite. Les vides sont en partie dus à la faiblesse numérique du corpus de récits de voyage, signe d'un cyclotourisme encore balbutiant dans les années 1920 et très dépendant des écrits de Paul de Vivie. La mort de « l'apôtre du cyclotourisme » en 1930 entraîne une certaine vacance pendant deux années avant que les modestes revues ne prennent de la vigueur et mettent fin à la centralisation stéphanoise en augmentant le nombre des récits et en diversifiant les zones explorées.

b) La diversification (1930-1939)

Le sondage de 1931-1932²⁵⁹ est particulièrement intéressant car il intervient à un moment où aucune revue de cyclotourisme n'impose son hégémonie. *Le Cycliste* a arrêté sa publication entre 1930 et 1931. Il reprend doucement en 1932. Les contributions cyclotouristes de *La Revue du Touring-Club de France* deviennent rares, avec jamais plus d'un récit de voyage par an. Seul *Le Cyclotouriste* de Lyon, qui a pris de l'ampleur, s'inscrit dans la continuité des années 1920. L'hebdomadaire *La Pédale Touristique* commence à paraître fin 1932 et n'inonde donc pas encore le corpus de ses nombreux récits de voyage. La revue de la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme, *Cyclotourisme*, se développe et le bulletin de *L'Union Cyclotouriste de Touraine* crée un nouveau pôle autour de Tours, ce qui permet de rééquilibrer vers l'ouest une carte cyclotouriste de la France qui penche toujours vers le sud-est. La vallée du Rhône et les Alpes du nord sont les régions les plus traversées. Les autres massifs conservent une certaine influence. Ce sondage marque surtout une revalorisation de la Bretagne, de la Corse et de la Suisse romande. L'Allemagne, l'Espagne et l'Italie reçoivent aussi la visite de cyclotouristes français. Le nord de la France, dont Paris, est totalement évincé. La capitale n'impose pas encore son influence sur les revues stéphanoises, n'est pas concernée par les bulletins lyonnais et tourangeau tandis que la revue fédérale se concentre davantage sur les marges. Lyon est la principale ville de départ de ces

²⁵⁹ Voir Annexe 17. Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1931-1932.

deux années, la centralisation stéphanoise disparaît. Si le département de l'Isère se démarque, aucune région ne domine excessivement les autres. C'est un premier signe de l'homogénéisation du territoire effectuée dans les récits de voyage des années 1930.

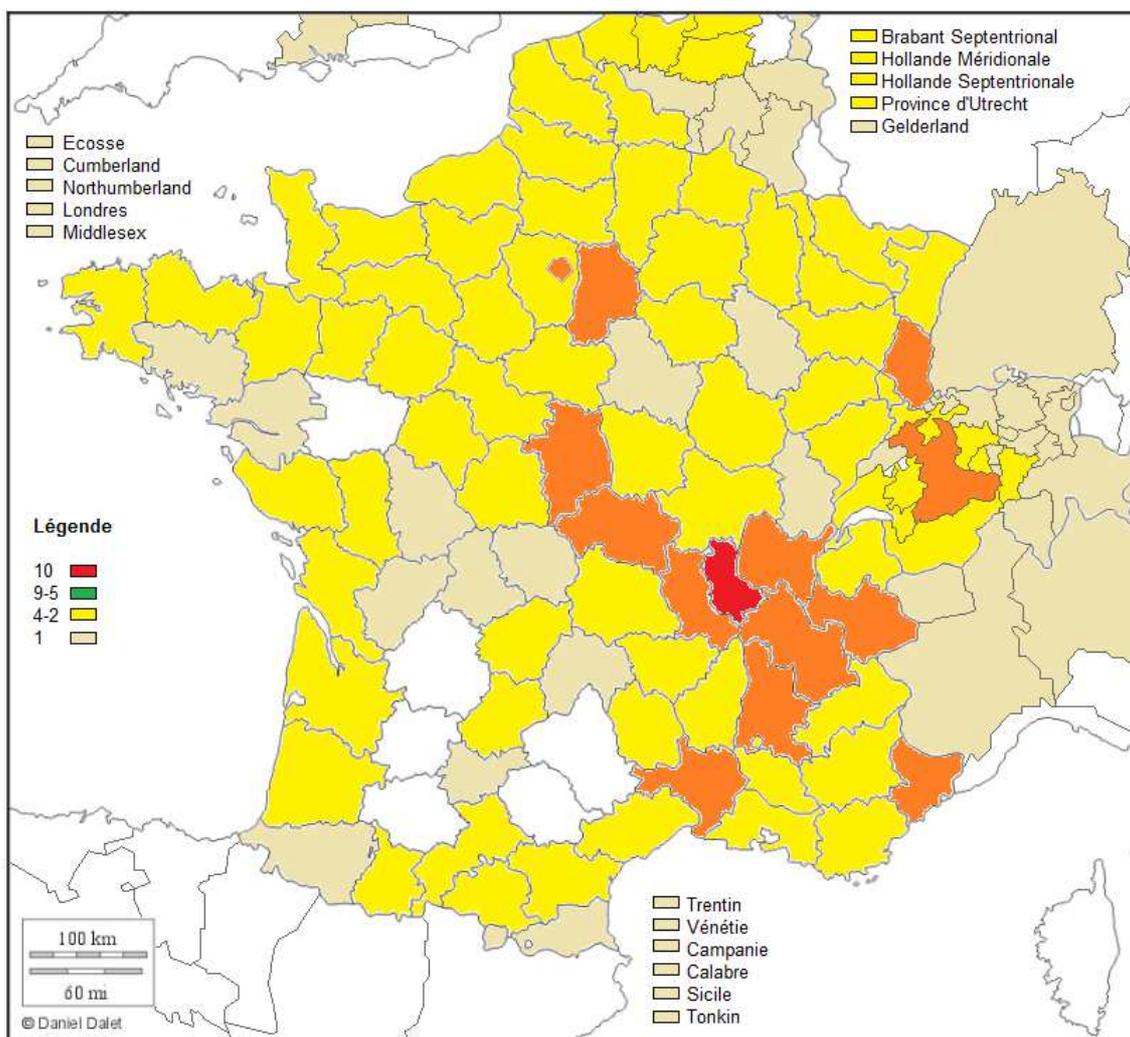
Cette décennie marque la fin de la domination du *Cycliste* face aux autres revues. Les revues stéphanoises demeurent pourtant les principales fournisseuses de récits de voyage. Entre 1932 et 1939, *La Pédale Touristique* et *Le Cycliste* publient 350 récits, soit 73,8 % du total. Le centralisme de Saint-Etienne s'atténue fortement, d'autant plus que la « ville noire » est concurrencée par Roanne, ville de Lucien Clairret, avec deux départs et cinq passages pour ces deux villes dans les récits sondés. Lors de sa première année de parution (1932-1933), *La Pédale Touristique* demeure attachée à ses origines foréziennes mais se démarque de l'ancrage de Vélocio en explorant des régions que « l'apôtre du cyclotourisme » tendait à délaisser : l'Auvergne, la Creuse et les Cévennes²⁶⁰. Par la suite, l'hebdomadaire diversifie ses points de départ. Paris a un poids équivalent aux villes de la Loire (Saint-Etienne et Roanne). Un autre pôle se crée à Toulouse (Haute-Garonne), dont l'influence se mesure dans l'exploration du département du Tarn, exclusivité de *La Pédale Touristique*, et au prolongement vers la Côte d'Azur, ce qui forme presque un angle droit avec la vallée du Rhône²⁶¹. Enfin, une dernière attache se crée depuis de Remiremont (Vosges)²⁶². Une couverture globale de la France et des pays voisins est perceptible sur ces deux cartes. On la retrouve de manière plus évidente encore chez *Le Cycliste*. La rédaction de la revue a été reprise par des jeunes Parisiens qui, tout en revendiquant l'héritage de Paul de Vivie, se démarquent de lui au niveau des récits de voyage. Là où Vélocio privilégiait les environs de Saint-Etienne, *Le Cycliste* des années 1930 frappe par un partage homogène du territoire. La plupart des départements et des régions frontalières sont traversées de manière équitable.

Cette homogénéisation est également due à la variation des points de départs. On a vu que l'usage du train n'était pas plus répandu que dans les années 1920. L'ancrage régional reste une réalité. Le nombre de récit du *Cycliste* varie peu (135 entre 1919 et 1929 contre 141 entre 1932 et 1939). Ces résultats ne sont donc pas dus à l'augmentation du corpus des récits. La rédaction a pris le contrepied de la centralisation de Vélocio.

²⁶⁰ Voir Annexe 18. Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de *La Pédale Touristique* entre 1932 et 1933.

²⁶¹ Voir Annexe 19. Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de *La Pédale Touristique* en 1932, 1935 et 1938.

²⁶² Voir Annexe 20. Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de *La Pédale Touristique* entre 1934 et 1939.

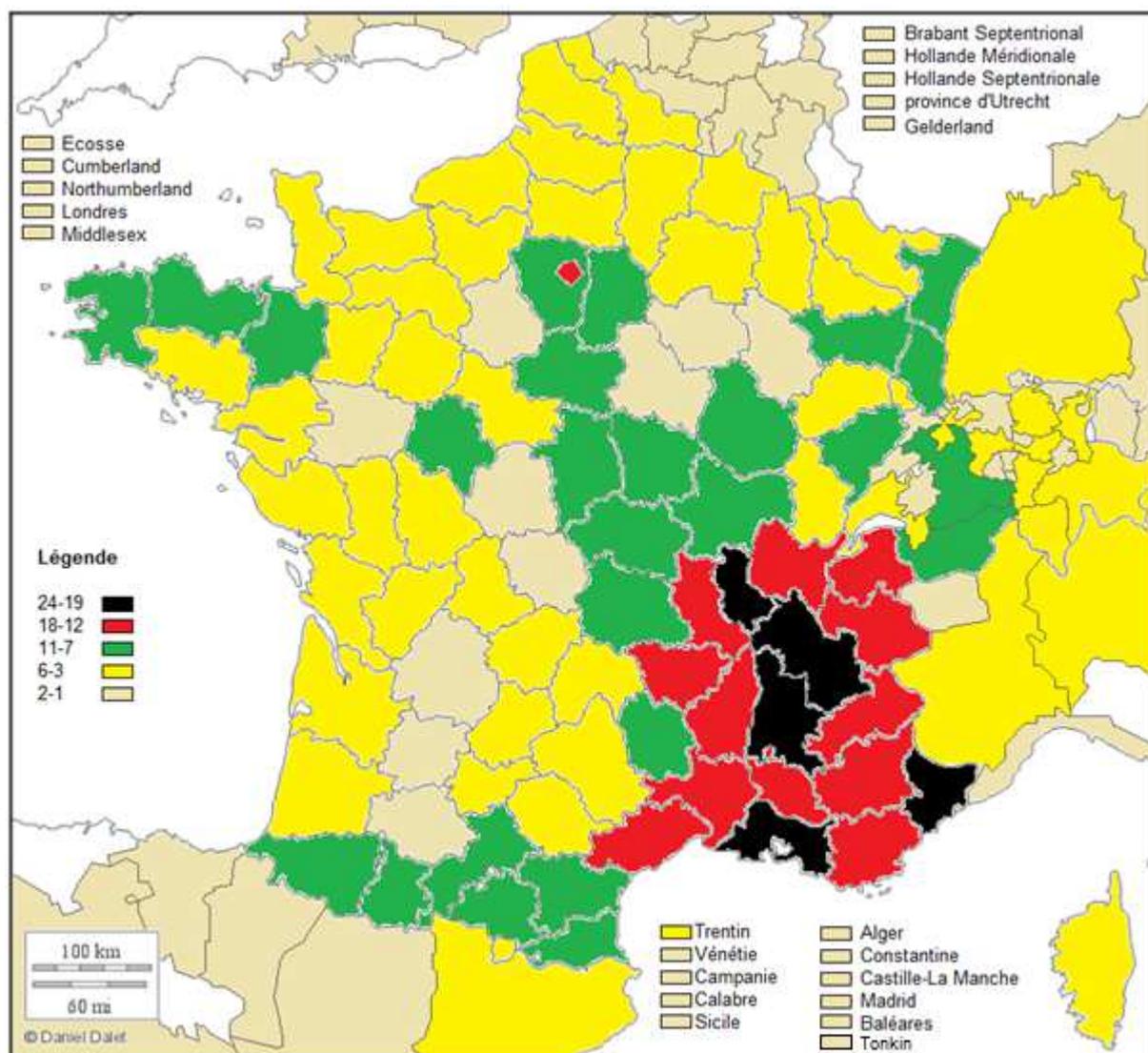


Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage du *Cycliste* en 1932, 1935 et 1938

Cela témoigne de la recherche d'originalité qui anime les récits de voyage. Les cyclotouristes veulent de nouveaux horizons. Les revues doivent varier les destinations afin de ne pas lasser les lecteurs. Dans *La Pédale Touristique*, Lucien Clairet revalorise le Velay (Haute-Loire) et le Vivarais (Ardèche), tendant ainsi à décaler vers l'ouest l'axe de descente vers la Méditerranée. *Le Cyclotouriste* étend son influence à la Bretagne, aux Pyrénées, à l'étranger (Suisse, Italie et Espagne) et à la Corse²⁶³. La revue fédérale explore le long et l'au-delà des frontières²⁶⁴. La montagne et l'étranger sont des valeurs sûres de la diversité.

²⁶³ Voir Annexe 21. Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage du *Cyclotouriste* entre 1927 et 1939.

²⁶⁴ Voir Annexe 22. Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de *Cyclotourisme* entre 1932 et 1937.



Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1931, 1932, 1935 et 1938

Cette carte générale met en valeur les caractéristiques des années 1930. Le pôle sud-est, déjà dominant à la fin de l'ère Vélocio, s'affirme et forme un bloc compact. C'est la destination préférée des cyclotouristes par la diversité de ses paysages : la montagne des Alpes, les monts du sud du Jura, du Roannais, du Forez, du Velay et du Vivarais, le climat de la Provence et la côte méditerranéenne. Les départements les plus traversés (en noir) sont ceux des villes dominantes de la décennie : Lyon, Grenoble, Valence et Nice. Ce sont soit des villes de départ (Lyon, Grenoble), soit des relais pratiques dans une région particulièrement appréciée (Nice) ou bien un lieu de passage sur un axe très emprunté (Valence). Le département des Bouches-du-Rhône s'ajoute à la liste, sans influence majeure de Marseille. Il bénéficie surtout de sa position stratégique au point de rencontre entre les cyclotouristes qui

descendent ou remontent le Rhône et ceux qui viennent de Toulouse ou de Nice. Les années 1930 apportent quelques nouveautés à ce pôle : la découverte de l'Hérault, en particulier des monts au nord de ce département déprécié dans les années 1920 car jugé trop plat, et la revalorisation du département des Hautes-Alpes, surtout en 1935, qui occupe une position ingrate entre les grandes Alpes (Savoie et Dauphiné) et la Provence (Alpes-de-Haute-Provence, Alpes-Maritimes et Vaucluse). La recherche de nouveaux horizons des cyclotouristes profite à ces deux départements qui étaient les points faibles du sud-est.

Les autres zones de relief arrivent en deuxième position avec les Pyrénées, les Vosges, l'Auvergne, les Cévennes, le nord du Jura et la Romandie. Ce n'est pas une réelle nouveauté. Ces régions bénéficient surtout du plus grand nombre de récits de voyage (207 entre 1919 et 1930 contre 480 entre 1931 et 1939), ce qui permet de mieux les valoriser. Peu présente dans les années 1920, la Bretagne s'affirme comme une zone touristique importante. Cette carte des passages met enfin en valeur les villes de Paris (Seine), de Dijon (Côte-d'Or) et de Tours (Indre-et-Loire), cités de départ ou plaques tournantes sur de longs trajets. Leur poids se reflète dans l'importance de la zone transit du centre (Cher, Nièvre, Allier et Saône-et-Loire) qui doit être traversée pour rejoindre le sud-est depuis ces villes lointaines. A bien des égards, le canton de Berne est aussi une zone de transit entre la Suisse francophone et la Suisse de l'est, bien que la capitale de la Confédération helvétique soit la ville la plus visitée²⁶⁵ par les cyclotouristes dans les années 1930, signe de son attrait touristique.

Malgré ces points forts, la principale caractéristique de cette décennie est la couverture de l'ensemble du territoire national et même de l'étranger proche. La Suisse mais aussi l'Italie du nord, la Catalogne, l'Andorre et le land du Bade-Wurtemberg sont fréquemment traversés. En France, le sud-ouest du Massif Central, la façade atlantique, la côte normande, la zone du front de la guerre, au nord, et la Corse ne sont plus négligés. Leur proportion est suffisante pour que les lecteurs les connaissent. La Vendée historique et les Landes sont particulièrement mises en valeur. Les années 1930 explorent aussi des contrées lointaines. Elles apparaissent en gris sur la carte, car ces voyages sont exceptionnels et se démarquent justement par cet aspect. Ainsi, les cyclotouristes parviennent à Munich, Innsbruck, Bolzano, Naples, Palerme, Palma, Madrid, Londres, Carlisle et Amsterdam. Les voyages dans les

²⁶⁵ Une différence est établie entre les villes « visitées » et les villes « traversées ». Sur six passages, Berne a été visitée cinq fois entre 1931 et 1938 alors que Tournon-sur-Rhône (Ardèche) a été traversée douze fois entre 1919 et 1938 sans aucune visite.

colonies sont aussi occasionnels. Les départements d'Alger et Constantine sont les plus visités (jamais Oran). En 1938 et 1939, deux voyages en Indochine sont effectués à partir d'Hanoi.

La carte des titres²⁶⁶ ne dessine pas de zones si nettes et facilement repérables comme sur celles des passages. Elle permet d'effectuer quelques ajustements. Les Alpes françaises, suisses et italiennes sont les régions les plus visitées avec la Côte d'Azur. La place du Jura est légèrement moins prépondérante. La Bretagne, la Normandie, la Corse et l'ouest du Massif Central (Creuse, Corrèze et Lot) sont plus attractifs. L'essor de la Vendée, du Poitou et des Landes apparaît plus nettement. Enfin, cette carte montre la valorisation particulière des récits à l'étranger et dans les colonies. Il est vrai que les titres désignent surtout les régions par les noms de pays et non par les divisions administratives.

Cette mise au point nécessaire du fait de la densité du corpus ne change pas le bilan global que l'on peut tirer de la décennie. L'après Vélocio met un terme à la centralisation stéphanoise au profit de l'affirmation d'un pôle sud-est plus large et de la valorisation de l'ensemble du territoire national et, dans une moindre mesure, colonial. Dans la quête de diversité et d'originalité, les revues de cyclotourisme n'ont plus de scrupules à proposer des périples à l'étranger, ce qui est un changement majeur avec les années 1920. Pourtant, la recherche de la diversité est l'essence même du cyclotourisme. Il n'y a pas de rupture majeure en 1930 à ce niveau-là. L'extension du cyclotourisme a simplement favorisé le processus.

c) Bilan de l'Entre-deux-guerres

En recoupant les différentes cartes²⁶⁷, il est possible d'établir un classement général des régions qui attirent le plus les cyclotouristes dans la France métropolitaine :

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1) Alpes et Provence | 6) Corse, Massif du Jura et Lyonnais |
| 2) Loire et Auvergne | 7) Bretagne et Normandie |
| 3) Massif des Vosges | 8) Morvan et ouest du Massif Central |
| 4) Pyrénées | 9) Façade atlantique, Charente, Poitou et Touraine |
| 5) Cévennes, Velay et Vivarais | 10) Front de la guerre de 1914-1918 |

²⁶⁶ Voir Annexe 23. Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme entre 1930 et 1939.

²⁶⁷ En particulier celle de l'Annexe 24, Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme entre 1919 et 1939.

Les régions préférées sont celles qui proposent la plus grande variété de paysages. On a déjà énuméré les atouts du sud-est qui allie idéalement haute montagne, moyenne montagne, chaleur et mer. La Corse possède des caractéristiques semblables. Il est d'ailleurs significatif que l'île soit si fréquemment visitée par les cyclotouristes malgré la difficulté d'accès, la nécessité de prendre le bateau, la cherté de l'hébergement et, jusqu'en 1935, le mauvais état des routes. Le Pays Basque et la Catalogne ont également les deux atouts majeurs que sont la mer et la montagne. Un partage s'effectue entre l'ouest et l'est des Pyrénées. La traversée totale du massif est assez rare. Le Pays Basque est le pôle fort durant les quinze premières années avant qu'un rééquilibrage s'effectue à la fin des années 1930 au profit du centre et de l'est.

Les six premiers classés font partie des plus importants reliefs de la France métropolitaine. On pourrait presque ajouter les monts d'Armorique et les « Alpes normandes » mais l'attrait de la Bretagne et de la Normandie semble d'un autre ordre. Les cyclotouristes recherchent le dénivelé. Certes, cela souligne une dimension sportive. Surtout, aller « par monts et par vaux » répond à un besoin de variété. Le pittoresque d'une route de montagne s'oppose à la monotonie de la route de plaine plate maintes fois décriée.

Comme purgatoire avant d'arriver à Chartres, il faut suivre avec vent debout deux heures d'une route fastidieuse. Quelques troupeaux de moutons dans les prés, un champ en javelles et c'est tout !²⁶⁸

Face à cette triste pauvreté de paysage, la richesse de la montagne sonne comme une délivrance : « Enfin, voici la montagne. La plaine est finie, et je m'en réjouis intérieurement !²⁶⁹ » s'exclame René Vigne à l'apparition des Alpes. L'attrait de la montagne s'explique en grande partie par le rejet du plat. Il est significatif que les régions les moins traversées par les cyclotouristes soient planes et intercalées entre deux pôles d'attraction majeurs que sont les reliefs et la mer. Ainsi, les départements du Gers et du Maine-et-Loire ne sont parcourus qu'à une seule reprise sur l'ensemble des récits sondés, les deux comme passage vers l'Atlantique avec tout de même une visite d'Angers pour le second. Leur potentiel touristique est trop faible car ils sont à la fois trop plats et trop éloignés du littoral. La Haute-Marne, l'Aube, l'Eure-et-Loir et le Lot-et-Garonne présentent le même handicap. De plus, ils ne sont pas situés sur des axes stratégiques comme les départements du Cher ou

²⁶⁸ DÉSESQUELLE, « En pays Chartrain », *Revue du Touring-Club de France*, n°348, septembre 1923, p. 360.

²⁶⁹ R. VIGNE, « A la rencontre du soleil. Paris - Toulon », *La Pédale Touristique*, n°284, 2 juin 1938, p. 4.

du Loiret qui, malgré leur platitude désespérante, ont l'avantage de relier Paris, Tours ou la Bretagne au pôle sud-est. La route plate est monotone car le paysage y est semblable sur l'ensemble du trajet. Les curiosités touristiques sont ponctuelles, que ce soient des villes ou des châteaux. Ainsi, de passage dans la Sarthe, un cyclotouriste

*quitte Fresnay par le D. 9 qui est bordé d'herbages et de haies comme la plupart des routes de cette région. J'accentue inconsciemment l'allure et je pousse un soupir de soulagement en apercevant le donjon massif du château de Sillé-le-Guillaume ; je commençais à m'ennuyer sur cette route monotone.*²⁷⁰

L'enjeu est là : le touriste a besoin d'avoir l'œil occupé en permanence. Les longues lignes droites des routes de plaine ne peuvent le satisfaire. A l'inverse, la montagne et ses virages offrent des surprises à chaque tournant. C'est ici un point crucial entre la route pittoresque et la route monotone. Cette dernière est interminable, droite et sans relief tandis que la première ne cesse de tourner et de proposer des vues différentes. La route pittoresque n'est d'ailleurs pas forcément montagnarde comme le remarque un cycliste tourangeau :

*La route entre Le Lude et La Flèche est assez pittoresque car on dirait qu'avec les courbes discrètes et des virages elle s'ingénie à distraire le voyageur.*²⁷¹

Cette distraction compte plus que l'effort physique. Le cyclotouriste peut très bien se contenter de plat s'il ne s'agit pas d'une ligne droite de plusieurs kilomètres qui semble ne jamais finir. De fait, la montagne, par sa difficulté d'accès, oblige à faire des routes en lacets, problème qui ne se pose pas en plaine où les routes rectilignes facilitent le transport et permettent de gagner de la vitesse. La montagne n'est pas exempte de critiques lorsqu'elle ne satisfait pas le besoin de voir. Le Fayet, juste à côté de Chamonix, est qualifié de « localité quelconque, sans vue »²⁷². L'Argoat, c'est-à-dire la Bretagne de l'intérieur, souffre du même inconvénient. Si sa sévérité, le mystère de ses forêts et ses villages pittoresques font l'unanimité, les monts d'Armorique ne parviennent pas à élever le cyclotouriste au-dessus des arbres et à le faire profiter d'un panorama exceptionnel. C'est pourquoi la Bretagne séduit davantage par son littoral plutôt que par son relief.

²⁷⁰ E.-A.L., « Trois jours dans l'Orne, la Sarthe et la Mayenne », *Le Cycliste*, n°6, juin 1938, p. 203.

²⁷¹ R.L., « Excursion en Normandie », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°17, décembre 1932, p. 10.

²⁷² A. LIPPOLD, « Un beau voyage à travers les Savoies et le Dauphiné », *Le Cyclotouriste*, n° 12, janvier-février 1928, p. 19.

De même, les régions planes ne sont pas perçues comme monotones par tous. Les Landes en sont un exemple. En 1932, leur traversée est un calvaire : « Cette route est d'une monotonie extrême et, par ici, le cycliste isolé s'aperçoit que les kilomètres ont vraiment 1.000 mètres »²⁷³ ; en 1938 les Landes sont perçues d'une tout autre manière.

*Ne vous laissez pas impressionner par les clichés trop faciles sur la triste monotonie des landes. Pénétrez-en le charme particulier. Leur sable d'or, leurs bruyères violettes, leurs pins toujours verts embaumant la résine, les eaux bleues de leurs étangs, tout cela constitue un paysage très reposant, et qui aura, pour beaucoup de vous, le mérite de ne rien rappeler de déjà vu*²⁷⁴

Le cyclotouriste à la recherche de pittoresque ne doit donc pas seulement parcourir des routes agréables, il doit aussi être confronté à l'inédit. Les cyclotouristes apprécient leur région d'origine. Chacun a ses lieux favoris qu'il aime à parcourir encore et encore. Seulement, à rouler toujours aux mêmes endroits, une lassitude s'installe.

*Ils sont condamnés à voir toujours les mêmes horizons proches de Lyon, variés et agréables, certes, mais tellement connus qu'il est préférable, pour en apprécier tout le charme, de ne les voir que de temps à autre.*²⁷⁵

Ce conseil du Lyonnais Georges Grenier montre que la quête de diversité n'est pas un luxe, c'est une nécessité. Voir d'autres horizons sert à sortir de la routine d'un parcours déjà effectué. Philippe Marre apprécie d'autant plus le retour sur des routes connues qu'il a laissé un intervalle de plusieurs années avant d'y revenir :

*Il y a un véritable plaisir à revoir ainsi à quelques années de distance, les lieux qu'on a traversés. L'imagination a galopé avec le temps et l'on est tout étonné de les retrouver, non pas très différents de ce que l'on croyait, mais tout de même ne concordant pas absolument avec le souvenir qu'on en avait gardé. On les revoit avec un autre état d'esprit.*²⁷⁶

En attendant, il faut donc voir d'autres horizons. Le rôle des revues de cyclotourisme, en particulier des récits de voyage, est précieux ici. Ils vont proposer de parcourir des contrées

²⁷³ R. BERTON, « Du Rhin à la Bidossa », *Cyclotourisme*, n°59, octobre 1932, p. 166.

²⁷⁴ J. HAZERA, « Les sentiers cyclables des Landes, d'Arcachon à Léon », *Le Cycliste*, n°5, mai 1938, p. 161.

²⁷⁵ G. GRENIER, « Excursion à la forêt de Meyriat et Hauteville (Ain) », *Le Cyclotouriste*, n°9, juillet-août 1927, p. 72.

²⁷⁶ P. MARRE, « Pâques au pays du Vent (de Paris aux Baux pour le meeting de Vélocio. 812 k. (14-17 avril 1927) », *Le Cycliste*, n°5 et 6, mai-juin 1927, p. 47.

auxquelles le lecteur n'aurait pas pensé, faute de les connaître. L'idée est que tout site mérite d'être vu.

*Le lecteur trouvera sans doute que pour passer dix jours sur la route, il eût été préférable de choisir d'autres sites [que la Normandie]. Certes, dans les contrées où la montagne est reine, les impressions sont plus fortes, plus émotives, et de précédents voyages faits dans les Vosges, le Jura, la Suisse, je garde des souvenirs inaltérables. Mais je dirai aussi que toute région possède un cachet qui lui est bien propre et qu'il n'en est pas, en France, qui ne mérite d'être parcourue au moins une fois.*²⁷⁷

De fait, la plupart des cartes montrent que le territoire national est exploré dans sa totalité malgré la domination des reliefs. L'ambition de couverture globale de la France est présente dès les années 1920. Certains essayent même de rendre les pays plats attractifs. Les paysages ne font pas tout : les monuments comptent aussi.

*Nous sommes persuadés qu'il y a à voir partout, à condition d'aller soi-même à la découverte, sans trop se fier au silence des guides et encore moins aux affirmations des indigènes, qui vous déclarent d'un air désabusé : « Par ici, il n'y a rien à voir ». Si le paysage est un peu plat et monotone, par contre l'expérience nous a maintes fois démontré que la visite des villages au point de vue archéologique réserve de biens agréables surprises. La découverte d'une jolie église de campagne, comme il y en a tant en France, compense bien la monotonie de quelques kilomètres en pays plat.*²⁷⁸

Les revues promeuvent les régions méconnues, là où les autres touristes ne vont pas. Ainsi, les lecteurs peuvent découvrir des lieux agréables dans la tranquillité.

*[Les hauts plateaux du Valromey] m'attiraient d'autant plus que je l'avais toujours entendu mentionner dans mon enfance comme le pays perdu par excellence.*²⁷⁹

Cet endroit forme un terrain neuf à explorer. Il a le charme de la nouveauté. Le touriste n'y est pas allé et a probablement peu lu dessus. Les seuls échos qui lui viennent sont les souvenirs de sa jeunesse. Un parfum d'aventure s'installe. A l'inverse, les lieux réputés souffrent de leur succès qui enlève le bonheur de la découverte :

²⁷⁷ R. PERNOT, « Autour de la Normandie », *Le Cycliste*, n°8, août 1935, p. 423.

²⁷⁸ M. et Mme CROZAT, « De Vitry-le-François (Marne) à Romorantin (Loir-et-Cher) », *La Revue du Touring-Club de France*, n°395, octobre 1927, p. 199.

²⁷⁹ D., « La Haute-Route de Riotord (Haut-Valromey) », *Le Cycliste*, n°1, janvier 1919, p. 10.

*Je vais voir le Pont d'Arc, qui ne m'enchanté pas ; je constate simplement qu'il est bien tel que représenté sur les gravures, sans plus. En somme, 8 km. aller et retour pour ne pas voir grand'chose, mais il faut l'avoir vu.*²⁸⁰

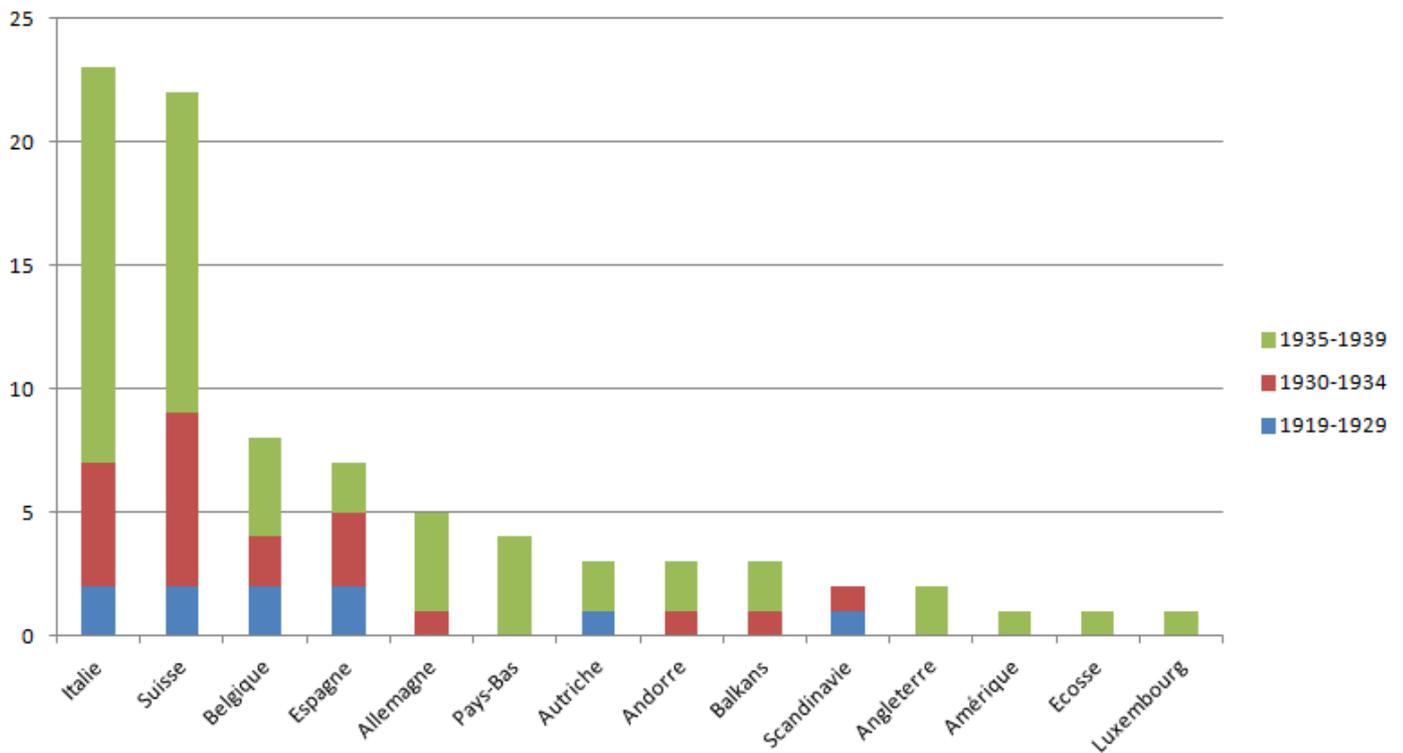
Le second défaut de ces célébrités touristiques est l'affluence qu'elles entraînent. Ainsi, déjà en 1923, la visite du Mont-Saint-Michel possède les atouts et les défauts qui font sa réputation encore aujourd'hui :

*J'ai un peu honte d'avouer qu'à 28 ans je voyais pour la première fois le mont. Voici quelles impressions j'en ai rapportées. En vue de la jetée : une merveille. En pénétrant à l'intérieur : un bazar. En y séjournant : une prison.*²⁸¹

Le jugement est sévère mais l'appréciation de ces lieux diverge selon les cyclotouristes. Certains les aiment beaucoup, d'autres sont perturbés par la foule qui les empêche d'en profiter, et les derniers trouvent qu'ils manquent d'originalité. En effet, les monuments sont trop connus. Ils ont été décrits dans les guides et les revues touristiques à de nombreuses reprises et ont perdu l'atout de l'inédit. Or, on l'a vu, les cyclotouristes cherchent à diversifier leurs conquêtes, en particulier à la fin des années 1930. La manifestation la plus évidente de ce phénomène est l'extension des voyages à l'étranger. Ils étaient exceptionnels lors de la décennie précédente et se banalisent par la suite. La Suisse et l'Italie sont les pays les plus prisés. Ils offrent une extension aux Alpes françaises. Sur les différentes cartes, on constate que la Confédération helvétique est parcourue de façon assez homogène malgré une préférence pour la Romandie, plus proche de la frontière. En revanche, l'Italie se résume au massif des Dolomites à l'est, aux grands lacs et aux Alpes piémontaises à l'ouest. Les cyclotouristes français passent par la Suisse pour arriver à Cortina d'Ampezzo ou Bolzano, traversent le nord de l'Italie jusqu'au lac de Côme puis le lac Majeur, traversés en bateau. Ils regagnent ensuite la Suisse, soit par Lugano (Tessin) soit par Domodossola (Piémont) et le col du Simplon. Un long voyage en Italie est souvent complémentaire avec la Suisse. La frontière peut être franchie plus de deux fois.

²⁸⁰ E. COGNET, « Au Ventoux, par l'Ardèche et la Drôme », *Le Cycliste*, n°1, janvier 1919, p. 12.

²⁸¹ M. GAY, « Frère, il faut mourir... », *Le Cycliste*, n°5 et 6, mai-juin 1923, p. 56.



Nombre de voyages cyclotouristes français à l'étranger dans l'Entre-deux-guerres par pays

L'Italie et la Suisse sont faciles d'accès. Leurs montagnes en font logiquement des destinations privilégiées des cyclistes. Le graphique montre que l'essor a débuté dès le début des années 1930 puis s'est affirmé. Pourtant, les voyages à l'étranger ne vont pas de soi. Le change défavorise les Français. L'Angleterre est trop chère, ce qui explique le petit nombre des traversées de la Manche. En 1936, la guerre civile ferme l'Espagne aux cyclotouristes qui appréciaient de plus en plus cette destination, en particulier la Catalogne. Le graphique rend compte de la forte croissance des voyages espagnols entre 1930 et 1934. Elle est même exceptionnelle pour la seule année 1935. En 1938, l'Anschluss condamne aussi l'Autriche et ses montagnes. Les cyclotouristes se reportent sur la Belgique et les Pays-Bas malgré leur cherté, l'absence de montagne et le ciel souvent gris. L'Allemagne suscite un intérêt croissant, souvent cantonné au land du Bade-Wurtemberg, frontalier de l'Alsace. Contrairement aux autres nations majeures, l'Allemagne n'avait pas du tout été visitée dans les années 1920. L'étranger proche demeure minoritaire par rapport aux voyages en France mais leur proportion n'est plus négligeable. Leur succès des années 1930 est indissociable de leur rareté précédente : ils apportent de la nouveauté, voire de l'inédit.

En France, les tabous se lèvent sur certaines régions dépréciées ou trop peu connues. Les Landes et les vignobles de l'Hérault en sont les deux exemples les plus marquants. La Vendée suscite également un regain d'intérêt. La richesse touristique de l'Hexagone paraît infinie. En 1935, il existe toujours des endroits à découvrir. Marcel Grandjean annonce que « jamais un récit d'excursion dans les Monts du Cézallier [Massif Central] n'est venu sous nos yeux »²⁸². Il capte l'intérêt du lecteur. Cette année-là est caractérisée par une recherche d'originalité accrue dans les récits de voyage. Les revues évitent les répétitions et tentent de publier des périple inédits, « car le nouveau est toujours captivant »²⁸³.

La recherche de la diversité joue un rôle lors de l'excursion. Certes, une route n'offre pas le même paysage à l'aller et au retour. Toutefois, il est préférable d'emprunter un itinéraire différent pour rentrer chez soi. Dans la plupart des cas, le voyage prend la forme d'un circuit. Les cyclotouristes évitent de repasser au même endroit, quitte à faire un détour. Parti d'Hurigny (Saône-et-Loire) pour atteindre le col du Petit-Saint-Bernard en 1923, le vicomte de Leusse passe par Belley à l'aller. Au retour, à partir de Chambéry il se « dirige vers Aix-les-Bains pour ne pas revenir par le même itinéraire »²⁸⁴. Le tour n'est cependant pas une méthode propre aux touristes cyclistes. Il existe depuis l'invention du tourisme.

La quête de diversité régit l'évasion géographique des cyclotouristes. Malgré les limites du déplacement, ils parviennent à étendre leur rayon d'action. Le pittoresque est présent partout. La montagne et la mer sont des merveilles naturelles au charme difficilement égalable. Néanmoins, chaque région possède des caractéristiques touristiques à explorer, qui ne sont jamais vraiment identiques à celles des voisins.

2) Le pittoresque régional

2.1 Une géographie vidalienne

La dénomination des régions explorées est tiraillée entre deux conceptions du territoire bien différentes : les pays traditionnels et les divisions administratives. Dans les titres des

²⁸² M. GRANDJEAN, « Excursion Cyclo-Pédestre à travers le Cézallier », *La Pédale Touristique*, n°150, 30 août 1935, p. 10.

²⁸³ *Ibid.*

²⁸⁴ R. de LEUSSE, « D'Hurigny (près Mâcon) au Petit-Saint-Bernard », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1923, p. 72-73.

récits de voyage, les régions historiques sont préférées aux régions administratives. Ces dernières sont parfois trop précises. Pour les départements, elles renvoient la plupart du temps à un fleuve, une rivière ou à un grand massif montagneux. Parler de Quercy ou de Saintonge, anciennes provinces du royaume de France, excite davantage l'imaginaire que d'évoquer le Lot ou la Charente-Maritime. Les départements sont toutefois suffisamment évocateurs pour avoir le privilège de quelques évocations. Ce n'est pas le cas des 22 régions métropolitaines, trop générales, qui ne sont quasiment jamais mentionnées. Le cyclotouriste doit explorer finement l'endroit où il se rend. Aucun n'a pour objectif de faire le tour de la grande région Provence-Alpes-Côte d'Azur, si riche touristiquement. En revanche, ils sont particulièrement nombreux à apprécier le pays de Provence. De même, ils ne parcourent pas la région Centre. Ils circulent en Touraine, dans l'Orléanais ou dans le Berry. Ces pays ne recoupent pas toujours les départements de l'Entre-deux-guerres. Il est donc parfois difficile de savoir, d'après le seul titre, où les cyclistes se rendent. La Normandie est un exemple problématique. Il est tout simplement impossible de deviner si l'auteur du récit est allé à Avranches, à Caen, à Alençon ou au Havre. C'est un cas où le pays traditionnel correspond à peu près à la région administrative. Par conséquent, la précision manque.

Pourtant, la transposition des régions évoquées dans les titres en départements fonctionne assez bien. Bien qu'ils fassent référence aux anciennes provinces, les cyclotouristes vivent dans leur temps et sont influencés par les délimitations mises en place par la Révolution française. A l'imaginaire des pays traditionnels s'oppose la rationalité et la précision des cartes Michelin qui servent à tracer l'itinéraire. De fait, de façon plus ou moins consciente, les contours départementaux sont respectés. Les titres de récits renvoient également aux massifs montagneux : Alpes, Pyrénées, Vosges, Jura, Auvergne, etc. Là encore, l'identification n'est pas aisée car ce sont des ensembles vastes à cheval sur plusieurs départements. Le massif des Alpes pourrait concerner l'ensemble du pôle sud-est.

La géographie française défend la logique des tracés de frontières. Elles doivent être cohérentes avec l'environnement. C'est justement l'une des critiques faites aux Allemands dans le tracé de la frontière en Lorraine en 1870. L'influence du nationalisme est ressentie dans les arguments notamment ceux concernant Raon-sur-Plaine. Cette limite est injustifiée car dessinée n'importe comment.

*La frontière présentait ici un tracé extravagant ; reportée sur la carte elle dessinait à peu près le contour d'une main et de ses doigts, avec 18 kilomètres de développement tandis que le poignet n'avait pas plus de 1200 mètres de diamètre !*²⁸⁵

L'idée est similaire pour les régions et départements. La délimitation est censée être en harmonie avec les reliefs. Ainsi, par « Alpes », les cyclotouristes entendent surtout la Savoie, l'Isère et parfois les Hautes-Alpes. Les Alpes du sud sont plutôt incluses dans la Provence. L'Auvergne ne correspond pas à l'actuelle région « Auvergne ». Elle se limite au département du Puy-de-Dôme. La Haute-Loire correspond au Velay et le Cantal aux monts du Cantal. Il arrive même que les touristes assimilent les divisions, en brisant la logique des provinces traditionnelles. Le département de la Loire-Atlantique avec ses ports, ses plages à la mode et son activité industrielle ne fait pas partie de la Bretagne, ce qui était le cas dans l'ancien duché. Pour les voyageurs, l'atmosphère est trop différente de l'idée qu'ils se font de la Bretagne sévère et sauvage. Une ville comme Saint-Nazaire est bien trop moderne. Le repérage des éléments exotiques, du point de vue de l'auteur, et leur remplacement par d'autres motivent la formation d'une région, caractérisée par un milieu naturel, un climat, sans négliger l'apport humain. Le style architectural des monuments ou simplement les habitations sont assimilés à un lieu géographique précis. Leur disparition signifie un changement. Ainsi, Simone Guillen passe des « rivages fleuries » de la Côte d'Argent à la « campagne verdoyante du pays basque » où les habitants portent le « traditionnel béret » et « toutes les maisons ont leurs murs blanchis à la chaux, leur toit en tuiles d'un brun fauve ». Plus tard, elle repère un « contraste frappant entre les aimables et claires maisons navarraises et celles plus sombres et coiffées d'ardoise, de la Soule ». Certains lieux ont des caractéristiques propres à eux seuls : « Ces gaves sont réellement quelque chose d'unique par leur teinte et leur limpidité. Nulle part ailleurs on ne retrouve le bleu-vert d'une transparence de cristal et de cette écume d'une blancheur de neige » et enfin voici « le col de Port, à partir duquel l'aspect du paysage change, faisant pressentir l'influence méditerranéenne »²⁸⁶. Cette démarche se rapproche de l'École de géographie française qui lie la société humaine à son environnement. Les conditions du milieu dictent la dimension spatiale.

La géographie de Vidal de la Blache est celle qui est apprise à l'école. Il est naturel que les cyclotouristes de l'Entre-deux-guerres soient influencés par elle. Ils ont une bonne

²⁸⁵ T.C.F. 144511, « Voyages en zig-zag. Le long de l'ancien Front des Armées », *Le Cycliste*, n°4,5 et 6, avril-juin 1920, p. 44.

²⁸⁶ S. GUILLEN, « Les Pyrénées en Tandem », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 8-11.

connaissance géographique de la France. La plupart connaît les départements, les préfectures et sous-préfectures. En revanche, les numéros n'ont aucune importance. Les cyclotouristes sont familiers des différents reliefs dont il est toujours bon de connaître les points culminants.

*La Croix-de-Médavi et les Auloirs sont les deux points les plus élevés de l'ouest de la France. Ils ont la même altitude, 417 m.*²⁸⁷

Le voyage cyclotouriste est d'ailleurs un bon moyen d'accroître sa connaissance des villes, des monts, des fleuves et des rivières. C'est une manière de prolonger les cours de l'école et d'acquérir une bonne culture générale. Il participe à l'attachement au territoire national. Chaque région comporte des richesses, pas simplement en terme de paysage ou d'histoire. L'industrie ou les spécialités locales suscitent une attention particulière. Il est bon de savoir que telle ville ou telle région produit telle ressource.

*Il nous revient à la mémoire que dans cette région du Valromey se fabrique un gruyère délicieux.*²⁸⁸

Cela attise l'appétit des touristes car, si la vue est leur sens principal, le goût et l'odorat ne sont pas à négliger. Parcourir des contrées permet de découvrir des saveurs qu'ils ne trouvent pas en ville ou dans leur région d'origine. Les amateurs de vins s'en donnent à cœur joie :

*Longeant la Loire, je visite les belles caves de Vouvray (dégustation !). Parfaitement, on ne saurait passer sans goûter aux mets et spécialités de la région. Il est délicieux.*²⁸⁹

La valorisation des productions locales est une manière de promouvoir la région dans son ensemble auprès des lecteurs. Il est possible de passer du bon temps en dégustant, même dans les pays les plus plats. L'évasion se fait aussi par le palais. Les exemples se multiplient. On peut citer pêle-mêle la réputation des bœufs de Salers (Cantal), des vins de Tain (Drôme), du Roquefort de Saint-Affrique (Aveyron), des vignobles d'Ampuis (Rhône) ou de la charcuterie de Payerne (canton de Vaud). Ces remarques ne sont pas toujours motivées par la

²⁸⁷ E.-A.L., « Trois jours dans l'Orne, la Sarthe et la Mayenne », *Le Cycliste*, n°5, mai 1938, p. 174.

²⁸⁸ G. GRENIER, « Excursion dans la forêt de Meyriat et Hauteville (Ain) », *Le Cyclotouriste*, n°9, juillet-août 1927, p. 73.

²⁸⁹ H. LACOSTE, « L'expérience d'un voyage de 4565 Kms en Cyclo-Camping », *La Pédale Touristique*, n°151, 6 novembre 1935, p. 5.

gourmandise. Une spécialité régionale est perçue comme une richesse. La vallée du Nééz « est le domaine du schiste ardoisier, principale ressource de cette région »²⁹⁰. En période de vacances, le touriste peut s'intéresser à d'autres métiers, d'autres domaines de production. C'est aussi de l'éducation touristique. Dans la perspective de découverte perpétuelle, un cyclotouriste se rend compte de la richesse du pays et de son potentiel. Il peut en tirer de la fierté.

Une conséquence de la valorisation régionale peut être leur réduction à leur production. Certaines localités sont nommées d'après elle. Par exemple, Clermont est la « ville des fruits confits »²⁹¹. Cela peut s'étendre à une nation entière, comme l'Allemagne, « pays des bières célèbres »²⁹². Une représentation stéréotypée se forme et le lecteur qui reproduit le voyage l'apporte avec lui. En Allemagne, il se devra de boire des bières. A Dijon, il devra goûter la moutarde. En Savoie, il devra faire honneur au fromage. Une région construit son image sur ce qu'elle produit.

La géographie vidalienne oriente la perception que les touristes ont des habitants. Un pays géographique présente des caractéristiques spécifiques. Si les éléments naturels restent dominants dans la délimitation des milieux, par la végétation, le relief et le climat, l'action humaine joue aussi un rôle, conditionnée par l'environnement. On a vu les nombreux pays que comportent les Pyrénées entre le Pays Basque et la Catalogne. Chaque région peut être divisée de cette manière. Ainsi, un Lyonnais reconnaît la Vendée « aux habitations plus denses, à la campagne plus riante et mieux cultivée, à la population moins clairsemée. Les hommes sont fréquemment coiffés du petit chapeau vendéen, qui rappelle la coiffure bretonne, mais dont les bords moins larges et cocassement roulés, donnent à leurs propriétaires un cachet assez pittoresque »²⁹³. Lorsqu'un touriste visite une région, il ne se contente pas d'admirer le paysage et les monuments. L'indigène est un objet touristique légitime.

²⁹⁰ M. BUGARD, « Col de la Croix-Blanche », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1923, p. 77.

²⁹¹ R. BERTON, « Du Rhin à la Bidossa », *Cyclotourisme*, n°59, octobre 1932, p. 166.

²⁹² J. KELLER, « Souvenirs de Vacances (été 1934). Voyage en Suisse », *Le Cycliste*, n°7, juillet 1935, p. 376-377.

²⁹³ J. BERNARD, « De Lyon au Croisic par l'Auvergne et Rocamadour », *Le Cycliste*, n°9 et 10, septembre-octobre 1923, p. 114.

2.2 L'indigène

L'interaction entre les cyclotouristes et les habitants locaux est une part essentielle d'un voyage. Elle se borne souvent aux gardiens de refuge et aux aubergistes mais pas toujours. Certains cyclotouristes se font inviter à partager les repas. Louis Vieu et son camarade déjeunent dans une jasserie en compagnie de bergers²⁹⁴, les frères Péloille effectuent le tour des fermes pour se ravitailler en œufs, ce qu'ils obtiennent finalement moyennant rémunération²⁹⁵. Ces relations révèlent un certain malaise entre le monde rural et les citadins. Une peur répandue chez les cyclotouristes, qui ne date pas de l'Entre-deux-guerres et qui perdure bien après, est celle du paysan au fusil. Pourtant, dans aucun récit un cycliste ne se fait chasser à coups de plomb parce qu'il a osé pénétrer dans la propriété d'un paysan solitaire, vivant à l'écart de toute civilisation, bourru et peu sociable. Mais cette image est fortement ancrée dans les esprits, d'autant plus que de nombreux ruraux sont aussi chasseurs et possèdent effectivement un fusil. Cette représentation conduit parfois à des départs précipités sans qu'il y ait de réelle menace.

*Je trouve une pauvre maison à une seule pièce où un vieil homme veut bien me donner à manger. Coup sur coup, j'avale trois écuelles de lait avec un peu de pain, mais je ne m'attarde pas car il y a là un fusil et dam... je suis peureux et ne tiens pas à être dévalisé.*²⁹⁶

La crainte du brigand est moins présente. Le touriste redoute surtout le mauvais accueil ou le comportement bestial de ses hôtes. En tout état de cause, un manque de confiance évident est perceptible. Il est réciproque. Le paysan farouche n'est pas nécessairement un enragé qui tire à vue sur l'étranger. Il peut avoir peur pour lui-même car il n'a pas l'habitude de voir des touristes. De plus, les cyclotouristes peuvent paraître fous à ses yeux. Qui d'autre qu'un fou peut gravir à bicyclette des pentes aussi raides pour son simple plaisir ? Le faible nombre des touristes cyclistes fait que leurs passages sont peu fréquents. Un citadin perdu en Auvergne est déjà rare. Un cycliste de la ville frise l'insolite. Par conséquent, beaucoup de ruraux se montrent prudents à leur égard.

²⁹⁴ L. VIEU, « Impressions nouvelles », *Cyclotourisme*, n°55, juin 1932, p. 98.

²⁹⁵ R. et F. PÉLOILLE, « Au pays des Chouans », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°17, décembre 1932, p. 1-4.

²⁹⁶ A.C., « D'Argelès aux Eaux-Bonnes par le col d'Aubisque », *Le Cycliste*, n°9 et 10, septembre-octobre 1923, p. 95.

Près de la porte, un paysan. Papa l'interpelle pour se faire indiquer la route du Verney. L'homme, pas très rassuré (pensez-donc, quatre cyclistes dont deux fillettes, c'est terrifiant !!) prend le parti de rentrer. De l'intérieur, sa femme lui crie : « Réponds pas, tu sais pas qui c'est ! »²⁹⁷

A la méfiance des paysans répond le mépris des visiteurs. Effectivement, lorsque ces derniers ont été contrariés par les locaux, soit par un sarcasme soit par une négligence, le terme « d'indigène » tombe systématiquement. Certes, ce mot est d'usage assez courant durant l'Entre-deux-guerres. Il est d'ailleurs utilisé dans des contextes bien plus détendus. Cependant, il révèle un sentiment de supériorité face à ces individus peu civilisés.

L'après-midi nous descendons sur Réaumur, je prends une photo de l'église, naturellement, les indigènes présents veulent être sur la pellicule et comme je pose, j'ai bien du mal à les faire tenir tranquille.²⁹⁸

Leur bêtise les rend peu fiables. Le thème du cyclotouriste qui s'égare suite aux mauvaises indications données par un indigène fait partie des *topoi* d'un récit de voyage.

J'ignore si vous avez eu à vous fier, quelque fois, à des renseignements de paysans : pour ma part, cela me réussit rarement.²⁹⁹

Face à ce problème récurrent, certains optent pour des positions radicales comme Maurice Gay qui « croit que lorsque l'on a besoin de certains renseignements particuliers locaux, les meilleures sources d'information sont puisées près des instituteurs et des curés »³⁰⁰ et pas auprès des indigènes ou du Touring-Club de France, fortement dénoncé dans ce récit. Cet appel aux élites locales clarifie ce qu'est un indigène pour les touristes. Ce n'est pas le bourgeois du village, ni l'instituteur ni le prêtre. Il s'agit bien d'un paysan. Il ne faut pas y voir qu'un antagonisme social. Les habitants font partie du décor. Ils séduisent justement par leur malaise vis-à-vis de la modernité. Ils sont les gardiens de la couleur locale et donc de la diversité. Au cours de l'Entre-deux-guerres, ils prennent l'habitude de voir passer des cyclistes. S'ils ne comprennent toujours pas l'intérêt de voyager à bicyclette dans les montagnes, ils les craignent de moins en moins.

²⁹⁷ M.F., « Promenade en Auvergne (août 1922) », *Le Cycliste*, n°1 et 2, janvier-février 1923, p. 34.

²⁹⁸ R. et F. PÉLOILLE, « Au pays des Chouans », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°17, décembre 1932, p. 1-4.

²⁹⁹ L. VIEU, « Dans les Montagnes de l'Hérault », *Le Cycliste*, n°3, mars 1935, p. 140.

³⁰⁰ M. GAY, « Frère, il faut mourir... », *Le Cycliste*, n°3 et 4, mars-avril 1923, p. 38.

Je parviens à la Tour, importante localité composée de l'église, d'une cage à poulets qui constitue la mairie, de la gendarmerie et d'une auberge. [...]

Depuis mon dernier passage (environ 10 ans) les naturels se sont fortement civilisés. Les hommes ne portent plus leur belle veste de laine blanche à broderie, mais les femmes ont toujours le corsage barré horizontalement d'une ribambelle de chaînettes de cuivre, avec la grande jupe à plis qui fait, paraît-il, 8-10 mètres de développement à la base. Tout ce monde-là ne s'enfuit plus à la présence d'un Européen, les demoiselles du crû, qui jadis se couvraient le visage à la vue d'un appareil photo, sont heureuses maintenant de poser devant l'objectif.³⁰¹

Cette description qui atténue la prétendue sauvagerie des paysans conserve néanmoins une distinction étanche entre « Européens » et « demoiselles du crû » avec leur habit local. Ce cycliste lyonnais se voit comme un étranger à quelques kilomètres de chez lui. Cette représentation permet de créer un exotisme régional à proximité des villes. Il n'est pas nécessaire d'aller dans des contrées lointaines pour voir des costumes et accents pittoresques que le touriste n'a pas dans son environnement quotidien. Les cyclotouristes animent leur récit en retranscrivant le langage paysan :

A la ferme voisine on nous explique 'vous comprénez, les poules à pondent point, à son enfarmées, à pondent point !...'. Plus loin on nous dit 'Ah dame ! J'on été au marché à Bressuire, j'en on point'.³⁰²

Ce n'est pas toujours un instrument de dérision. Georges Grillot s'amuse des différences avec l'allemand, posant des soucis de communication avec la serveuse du café³⁰³. Simone Guillen trouve même beaucoup de charme aux accents exotiques des Pyrénées-Orientales :

Le midi vient au-devant de nous dans les tièdes bouffées du vent qui nous apporte le chant des cigales et le savoureux « assent » si amusant aux oreilles de « gensses du Nord ».³⁰⁴

Le dépaysement est réel. Les voyageurs sont confrontés à une langue différente, parfois dans leur propre région. La référence des titres aux provinces traditionnelles du royaume de France prend son sens. Elles font figure de continuité. Les cyclotouristes les perçoivent

³⁰¹ C. LACROIX, « Vallée des Arves, Croix-de-Fer et Eau-d'Olle », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1920, p.60.

³⁰² R. et F. PÉLOILLE, « Au pays des Chouans », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°17, décembre 1932, p. 1-4.

³⁰³ G. GRILLOT, « En Allemagne », *Cyclotourisme*, n°60, novembre 1932, p. 183.

³⁰⁴ S. GUILLEN, « Les Pyrénées en Tandem », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 8-11.

comme atemporelles. Les habitants y ont conservé des mœurs spécifiques et les habitudes du passé. C'est pourquoi l'indigène est une figure décisive de la quête de la diversité.

Le pittoresque se manifeste principalement par la manière dont les habitants se vêtent. Dans la même logique qu'un produit local, l'indigène est propre à sa région. Il porte des vêtements que l'on ne trouve pas autre part. Les cyclotouristes peuvent venir de très loin pour trouver « des hommes en pantalons tyroliens, des jeunes filles à longues tresses, de vrais « Gretchen »³⁰⁵ ou bien « à Cortina, comme dans tous les villages du Tyrol, il ne faut point manquer le dimanche à l'heure de la messe, d'aller admirer les costumes aux couleurs vives et seyantes que portent encore beaucoup de femmes du pays »³⁰⁶. C'est un véritable spectacle. Les voyageurs arrivent avec des attentes sur ce qu'ils vont trouver dans ces régions. Les Tyroliens sont connus pour s'habiller de façon originale. Voir ces costumes de ses propres yeux provoque un dépaysement complet. Henri Cabrol vient en Bretagne avec des images bien précises des Bretons. Tout d'abord, un « premier contact avec les indigènes à Trémuson : une bonne épicière bretonne 100 %, ô combien vieille ! » puis sur la route il croise « des attelages antédiluviens conduits par des hommes au visage anguleux, à l'abord farouche et au parler guttural ». Enfin, il « réussit, avec des ruses d'Indien, à photographier quelques « coiffes » qui bavardent à la sortie de la grand'messe ». Vieilles femmes, hommes sévères avec du caractère, religiosité et bigoudens : voilà l'image du Breton traditionnel. Cabrol conclut : « nous avons l'impression d'être loin de chez nous »³⁰⁷. On devine à sa détermination que la recherche de ces personnages atypiques a été l'une des motivations du voyage. Les indigènes se distinguent par des usages vestimentaires d'un autre âge qui leur octroient une garantie d'originalité. Par exemple, à Bourg-en-Bresse, le touriste pourra contempler la « coiffure spéciale » que portent les femmes, qui « rappelle la coiffure de Marie-Stuart »³⁰⁸.

Les citadins que sont les cyclotouristes partent en quête de scènes qui correspondent à l'idée qu'ils se font de la région et de ses habitants. En Algérie, sur « une route sillonnée d'autocars, les Arabes juchés sur l'impériale jettent une note pittoresque »³⁰⁹. En effet, ce genre de situation n'existe pas en métropole. Elle est propre aux colonies et rappelle ainsi au

³⁰⁵ J. KELLER, « Souvenirs de Vacances (été 1934). Voyage en Suisse », *Le Cycliste*, n°7, juillet 1935, p. 377.

³⁰⁶ J.B., « La région des Dolomites », *Le Cycliste*, n°8, août 1935, p. 480.

³⁰⁷ H. CABROL, « Petites routes de Bretagne (Pentecôte 1934) », *Cyclotourisme*, n°92, juillet 1935, p. 801.

³⁰⁸ R. DE LEUSSE, « D'Hurigny (près Mâcon) au Petit-Saint-Bernard », *Le Cycliste*, n°5 et 6, mai-juin 1923, p.59.

³⁰⁹ R. BARANGE, « Randonnées Nord-Africaine », *Le Cyclotouriste*, n°57, juillet-août 1935, p. 2.

voyageur où il se trouve. Une scène pittoresque de la campagne française peut être le déchargement d'un camion de porcs, ce qui fait très couleur locale.



Une du *Cyclotouriste*, n°41, novembre-décembre 1932

Cette photo montre que l'individu « local » est un ingrédient important pour représenter un paysage typiquement corse. Les oliviers, le relief, le village d'Olmetto avec ses bâtiments blancs situent l'action géographiquement. L'action humaine renforce la perception : l'indigène est au premier plan, en couleur sombre ce qui colle parfaitement à l'image du paysan corse. Le chapeau de paille symbolise la chaleur. L'âne renvoie à l'activité locale, traditionnelle et proche de la nature. Il contraste et s'harmonise en même temps avec la bicyclette du deuxième plan, signe de la présence du cyclotouriste. Celui-ci est étranger à ce monde. Il se fait discret afin de ne pas troubler le tableau.

Une catégorie de ces indigènes suscite des réflexions et attentes particulières. Il s'agit de l'élément féminin.

2.3 Les femmes

Il est important de rappeler que le cyclotourisme est avant tout une affaire d'hommes. Par conséquent, les femmes sont des objets touristiques intéressants. Elles peuvent être incluses parmi les indigènes mais elles s'en démarquent par plusieurs aspects. Les commentaires sur les vêtements ne sont pas fondamentalement différents de ceux concernant les hommes. La différence s'effectue sur des critères purement physiques.

Nous découvrons, près d'une source d'eau chaude à 70 degrés, une jeune et charmante Andorrane, dotée d'un chaud regard — à 80 degrés celui-là — qui ébouillante et plume de pauvres poulets verrés à la casserole. [...] Nous mettons donc notre personne en avant, et obtenons de notre jeune indigène cette seule faveur qu'elle pose pour notre cinéma, quelques mètres de films qui montreront à nos amis combien économiquement les ménagères andorranes font leur cuisine.³¹⁰

Cette description est encore bien animée par le pittoresque indigène. Toutefois, un nouvel élément apparaît. Ces cyclistes ont probablement tourné ces images par intérêt pour la jeune femme plutôt que pour la cuisson du poulet. Le cadre de l'action ne sert que de prétexte. Il s'agit de juger le visage, la chevelure, l'allure, le corps et le charme. Cette thématique devient importante à la fin des années 1930. Sous l'ère Vélocio, la femme est plutôt perçue comme une mère de famille, la cyclotouriste en tous cas³¹¹, et les descriptions de belles paysannes sont assez rares. Il serait hasardeux de conclure que ce sujet était tabou. Une meilleure explication est le changement de génération à la tête des revues de cyclotourisme. L'« apôtre du cyclotourisme » n'a pas l'âge de ses jeunes successeurs qui peuvent avoir entre 30 à 50 ans de moins que lui lorsqu'ils écrivent. Sur certains points, leurs préoccupations sont différentes. Ainsi, les récits de la fin de l'Entre-deux-guerres sont plus sensibles à la séduction du « sexe faible ». Les cyclotouristes aiment rassasier leur œil par la vision d'une jolie femme locale. Les priver suscite des réflexions péjoratives.

A Blida [...] la plupart des Mauresques sont voilées et ne découvrent qu'un seul œil, ce qui achève de me les rendre antipathique.³¹²

Cette hostilité provient peut-être de préoccupations religieuses mais, énoncée dans une revue de tourisme qui se veut muette sur ces sujets-là, il s'agit plus vraisemblablement d'un

³¹⁰ V. PERRET, « Andorre », *Le Cyclotouriste*, n°55, mars-avril 1935, p. 2.

³¹¹ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°5 et 6, mai-juin 1926, p. 43.

³¹² R. BARANGE, « Randonnée Nord-Africaine », *Le Cyclotouriste*, n°57, juillet-août 1935, p. 2-3.

reproche contre les populations arabes d'Algérie de ne pas se laisser découvrir. Le verdict de l'observateur masculin dépend de ses goûts personnels en matière de beauté féminine. La misogynie n'est jamais très lointaine.

*Saint-Brieuc... ville sans grand intérêt. La cathédrale est une bâtisse dépourvue d'élégance extérieure, à l'intérieur c'est un peu mieux. Sur la place, le marché bat son plein et la circulation est difficile. Remarque particulière : toutes les femmes sont laides ! (Que les gentes Briochines, s'il en est, me pardonnent, nous ne les avons pas rencontrées).*³¹³

Lors de cette même année 1935, *Le Cycliste* avait publié un récit de voyage d'un cyclotouriste de Carlisle (Cumberland), marié et père de famille mais néanmoins grand amateur de femmes. Ce Britannique avait été particulièrement séduit par la beauté et le charme des Bretonnes dont chaque sourire lui procurait une grande excitation³¹⁴. On a ici deux avis tranchés sur les femmes de Bretagne, preuve de la subjectivité du sujet. Le commentaire d'Henri Cabrol apporte un supplément d'analyse. Il n'a pas aimé Saint-Brieuc et la laideur des femmes est l'un des éléments qui lui fait rendre cet avis. Il est possible de remplacer le commentaire sur la cathédrale par celui sur les Briochines : elles sont dépourvues d'élégance extérieure. Par extension, c'est bien toute la ville qui est laide : ses bâtiments et ses habitants. L'espace géographique façonne les autochtones à son image. L'une des rares remarques des années 1920 concernant les femmes locales est celle de deux jeunes cyclistes dont « l'arrivée à Saint-Rémy fut bien un peu regardée par les jolies filles de cette race superbe. [Les Provençaux] »³¹⁵.

Comme les produits régionaux, les mœurs ou les vêtements, les femmes d'une région ont des caractéristiques propres que l'on ne trouve pas ailleurs. Parcourir différentes contrées permet de découvrir la diversité physique des femmes. En 1938, Francisque Ferlay regrette de ne plus pouvoir aller admirer les « beautés blondes de Feldkirch [Autriche] » et les « brunes señoritas » espagnoles en raison, respectivement, de l'invasion allemande et de la guerre civile qui bloquent l'accès de ces pays aux touristes français³¹⁶. En revanche, l'Allemagne

³¹³ H. CABROL, « Petites routes de Bretagne (Pentecôte 1934) », *Cyclotourisme*, n°92, juillet 1935, p. 801.

³¹⁴ A.B..., « La Bretagne vue par un Etranger », *Le Cycliste*, n°1-3, janvier-mars 1935, p. 41-43, 95-97 et 142-143.

³¹⁵ RIRI et JOSE, « La Provence et la Côte d'Azur en cyclo-camping », *La Pédale*, n°7, 6 novembre 1923, p. 18.

³¹⁶ F. FERLAY, « Eviva Corsica. L'île aux 14 merveilles », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p.13.

nazie leur est toujours ouverte, et les femmes de cet endroit ne sont apparemment pas au goût de l'auteur du récit :

*Nous verrons enfin à Friedrichshafen des femmes élégantes qui ne sont sûrement pas des Allemandes, ces dernières étant reconnaissables à leurs formes... avantageuses, à leur manque absolu de chic et à leur « fagotage » indigne d'une paysanne ardéchoise, voilà bien un domaine où la Française règne et domine.*³¹⁷

Ces listes d'attributs particuliers qui contribuent à la formation de représentations stéréotypées des populations sont fréquentes dans les récits de voyage. Elles renforcent l'idée de diversité, les habitants locaux portant la garantie de l'authenticité du territoire par leur physique, leur style vestimentaire et leurs mœurs. Le pittoresque fonctionne sur des représentations cloisonnées où racisme et exotisme régional se côtoient.

2.4 Racisme ou exotisme régional ?

La vision raciste des populations est courante dans l'Entre-deux-guerres. Sa manifestation dans un cadre touristique la rend évidente dans les récits à l'étranger. Certains présentent, notamment, les caractéristiques des Ibères et des différentes déclinaisons de cette race. Chaque pays espagnol possède ses bovidés et ses humanoïdes :

*Vous changerez alors de pays car les Asturies diffèrent profondément de la Galicie comme races humaines et animales, comme langage et comme mentalité. L'homme et le bœuf asturien, fortement nourris sur un sol fertile, sont de gros gaillards, bon vivants, bon garçons, et l'Asturien est par excellence l'homme « qui ne s'en fait pas ». Il répète constamment les deux proverbes suivants : « Un dia es un dia » [...] « El que piensa para mañana desconfia de Dios ». Le Galliego est bien différent de l'Asturien. Il est souvent chétif comme son petit bœuf d'aspect sombre, et pas toujours très sociable.*³¹⁸

Bien plus tard, en 1935, un autre récit détaille avec précision le portrait des Majorquins en prenant en compte les influences historiques sur leur physique et en les comparant aux Catalans :

³¹⁷ G. GRENIER, « Au pays de la Croix Gammée », *Le Cyclotouriste*, n°72, janvier-février 1938, p. 13.

³¹⁸ DURIEU, « Choses d'Espagne », *Le Cycliste*, n°5 et 6, mai-juin 1926, p. 52.

Les habitants y possèdent les traits ethniques du catalano-mauresque, affinés d'une pointe d'influence italienne. Les hommes sont assez grands, plutôt maigres, bien faits, avec un teint très basané. Les femmes accusent, un peu, la ligne de nos Arlésiennes de bonne race. Elles ont, comme elles, la taille longue et souple, bien que la hanche plus forte, plus sarrasine. Elles ont, sous le « rebozillo » qui les coiffe, de beaux yeux veloutés. La toison souvent réunie en tresses, à l'alsacienne, est abondante et noire. Ces brunes « gretchen » nous changent des blondes barcelonaises oxygénées.³¹⁹

Pris dans le prisme touristique, ce racisme signifie diversité. Il est donc tout à fait positif et contribue à l'évasion. Les touristes s'imaginent être en présence d'êtres différents. Cette rencontre est, par conséquent, tout à fait pittoresque. Ils ne croisent jamais ce genre de personnes à Paris, Lyon ou Saint-Etienne. Il faut toutefois modérer la conclusion. Les récits contenant un racisme aussi criant ne sont pas fréquents et concernent exclusivement les voyages à l'étranger. La description majorquine parle aussi de traits arlésiens et alsaciens. Chaque région renvoie à une représentation dans l'esprit des touristes, que ce soit physiquement ou au niveau des mœurs.

Nous causons avec deux vigoureux paysans, l'un portant une faux et l'autre, dans un mouchoir, quelques fèves ; une femme qui les suit, a pour sa part un énorme ballot de 30 ou 40 kg. de foin sur la tête ; c'est indéniablement une mauvaise répartition du travail. J'ai constaté bien souvent que c'est certainement le sexe faible et les bourricots qui sont les plus mal partagés en Corse, comme chez les Arabes, du reste. Tout n'est qu'une question d'habitude.³²⁰

Plutôt que le racisme, qui a assurément une influence, c'est l'exotisme régional qui excite l'imaginaire touristique. La littérature de voyage joue ici un rôle de premier plan par sa lecture attrayante faite d'insolite, de joie, d'émotions intenses et de divertissement. La littérature d'aventure ou les romans exotiques sont des modèles qui inspirent le voyageur. Ces ouvrages orientent la vision des cyclotouristes qui, lorsqu'ils traversent une région, croient voir à leur tour les paysages et personnages imaginés dans le roman. Il est probable qu'un certain nombre de cyclotouristes ait été attiré par l'exotisme colonial. Georges Grillot, l'un des grands rédacteurs de récits, est allé à l'Exposition coloniale parisienne de 1931. De plus, les voyages lointains, notamment dans les colonies, existent dans les relations de voyages cyclotouristes. Mais ils constituent une minorité. Il est donc nécessaire de transposer

³¹⁹ V. PERRET, « Journées Catalano-Majorquines », *Le Cyclotouriste*, n°60, janvier-février 1936, p. 1.

³²⁰ T.C.F. n°26826, « La Corse », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1927, p. 105.

l'exotisme à l'échelle régionale. Cette thématique est centrale dans les romans de Pierre Loti, en particulier dans son *Ramuntcho* de 1897 où l'exotique se déroule au Pays Basque avec une forte attention au folklore et aux mœurs. La pelote, le béret, la verdure, Edmond Rostand, le traité des Pyrénées (1659) et le mariage de Louis XIV (1660) sont des éléments incontournables d'un récit basque. L'œuvre de Pierre Loti fait presque figure de manuel pour les cyclotouristes attirés par la région de Saint-Jean-Pied-de-Port. En décembre 1932, Henry Lacoste mobilise cette référence dans son récit publié dans *Cyclotourisme* « Au pays de Ramuntcho. Du Labourd et de la Basse-Navarre »³²¹.

Les cyclotouristes se laissent influencer par leurs références culturelles, que ce soit par la peinture, la poésie, la littérature ou la chanson. Ils les plaquent volontiers sur ce qu'ils voient. Ainsi, Lucien Clairet voit arriver trois enfants qui doivent garder les vaches, « qu'ils étaient jolis avec leurs petits tabliers clairs... Joux fraîches et boucles blondes, on les eut cru échappés d'une fresque d'Andréa del Sarto »³²². Il effectue presque un voyage dans le temps. Les paysans représentent toujours la continuité du territoire. Ils semblent issus des temps anciens. Cette toile rurale lui évoque la Renaissance et le pinceau de l'artiste florentin. Cela n'a pourtant pas de sens, l'action se situant dans les Cévennes. L'un des exemples les plus extrêmes de la représentation de l'indigène intemporel est celui du voyage d'un Parisien en Sicile. Ce cyclotouriste passionné par l'Antiquité est persuadé de se retrouver au temps de Théocrite.

*Les mœurs des habitants ne paraissent pas avoir beaucoup changé depuis les temps anciens [...]. « Un jour, au sortir de la ville » lit-on dans l'une des idylles de Théocrite, « nous trouvâmes sur la route un homme qui avait tout à fait l'apparence d'un chevrier ; aux épaules, la toison d'un bouc velu, autour de la poitrine, un vieux vêtement retenu par une ceinture tressée, à la main droite, une houlette en olivier sauvage ». Aujourd'hui encore, on peut faire la même rencontre, [...] seuls, la route goudronnée et les fils télégraphiques modifient légèrement ce tableau d'il y a vingt-cinq siècles.*³²³

Par conséquent, l'indigène du III^{ème} siècle avant l'ère chrétienne serait presque le même que celui de l'Entre-deux-guerres. Les attentes touristiques tendent à fixer les régions et leurs habitants dans des critères stéréotypés, mais ô combien pittoresques. L'exotisme régional

³²¹ *Cyclotourisme*, n°61, décembre 1932, p. 193-197.

³²² L. CLAIRET, « La France Inconnue. Du Velay à la Lozère », *La Pédale Touristique*, n°2, 28 décembre 1932, p. 4.

³²³ J.B., « Naples et la Sicile », *Le Cycliste*, n°9, septembre 1938, p. 318.

concerne aussi les mœurs, mais avec un discours moins empirique et plus poétique que dans le cas des paysans corses cités plus haut. La vision d'Henri Chaix des Provençaux doit beaucoup à ses lectures :

*Touristes, peintres, jeunes gens, jeunes filles, matrones et enfants promènent, jouent, rient, causent à l'envi ; et dans cette foule animée, pas trace d'allures trop libres ou débraillées : une décence, une tenue, il faudrait dire une dignité admirable, la noblesse du peuple de Provence.*³²⁴

Néanmoins, tout stéréotype a ses limites. Georges Grillo met en garde ses lecteurs contre les détournements abusifs provoqués par les lectures qui forgent des références fixes que tout le monde reprend bêtement sans vraiment ressentir par lui-même l'ambiance locale qui a évolué depuis la rédaction des ouvrages.

*La Provence, Mistral l'a chantée sur un air qui est bien désuet aujourd'hui et qui a contribué à faire croire à bien des gens ce qui n'est pas. De même qu'il est de bon ton de croire que tous les Allemands sont chauves, portent monocle et fument des cigares gros comme le bras, on veut absolument que la Provence soit le pays des chansons et des tambourins, que les gardians de Camargue se promènent dans toutes les rues et que toutes les filles de là-bas soient des Mireille.*³²⁵

Ce discours est assez exceptionnel dans une revue de cyclotourisme, d'autant plus qu'il provient d'un auteur réputé. Il est peut-être motivé par la préférence de Grillo pour Alphonse Daudet plutôt que pour Frédéric Mistral. En tous cas, il est fort utile pour relativiser l'exotisme voire le racisme qui influencent les cyclotouristes. La représentation d'un territoire et de sa population est une affaire individuelle qui dépend de nombreux facteurs culturels propres à chacun. Il serait risqué d'en faire une généralité chez les cyclotouristes. Le rapport personnel qu'entretient le touriste avec la région concernée joue beaucoup. On sait à travers ses récits que Georges Grillo est très attaché à la Provence où il retrouve ses amis chaque année.

Le cas de la représentation des Allemands par les touristes français est un exemple révélateur du poids des trajectoires individuelles. Le nationalisme revanchard qui prend à la fois l'Allemagne comme modèle et ennemie a été un élément important dans l'éducation de nombreux cyclistes. L'image s'est encore détériorée avec la guerre de 1914-1918. Le

³²⁴ H. CHAIX, « Promenades en Provence », *Le Cyclotouriste*, n°34, septembre-octobre 1931, p. 9.

³²⁵ G. GRILLOT, « Souvenirs sur le Ventoux », *Cyclotourisme*, n°57, août 1932, p. 131-132.

bellicisme du militarisme prussien était déjà connu. Avec le conflit mondial, ce sont tous les Allemands qui deviennent brutaux, cruels et adeptes de la violence gratuite, presque animale. L'opposition au modèle français, plus réfléchi et plus civilisé est omniprésente même pour la lutte et la manière de se servir d'une pelle. A Auxerre, un couple cyclotouriste croise des prisonniers affectés aux travaux :

Une équipe de cinq Boches travaille au terrassement ; nous nous arrêtons un instant pour examiner leurs faces brutales, peu intelligentes, et leur manière de travailler. La différence avec les terrassiers français est frappante : ceux-ci accompagnent leur jet de pelle par un geste mesuré, tandis que les Boches le lancent en toute brutalité, sans s'inquiéter de savoir s'il tombera bien sur le wagonnet où s'il dépassera. C'est la force exclusive. Et je revois Schackmann l'étrangleur jetant ses adversaires sur la scène comme un paquet de linge sale, tandis que les lutteurs français accompagnaient le tombé.³²⁶

On note que malgré leur détestation des « Boches » la valeur touristique de ces étrangers violents et irréfléchis n'est pas altérée. Les récits entre 1919 et 1923 insistent particulièrement sur leur comportement dévastateur. Les voyages sur le front effectués dans ces années-là sont résolument manichéens et le traité de Versailles n'est qu'une juste sanction à l'encontre de ces barbares.

A Nomeny,

La rage de l'ennemi en ces jours d'août 1914 où, grisé par la victoire, il se croyait tout permis, s'est exercée là vraiment de façon magistrale [...]. Il faut dire que Nomeny détient avec Guebwiller et quelques autres la palme des cités martyres et la Commission d'enquête y a relevé à l'actif des Bavares qui opéraient dans cette région des témoignages trop formels de cruauté et de vandalisme.³²⁷

A Guebwiller,

Quelques maisons seulement sont intactes ; c'est pour se venger de la résistance obstinée que lui opposèrent une compagnie de chasseurs alpins pendant une journée presque entière que les Bavares,

³²⁶ ROUX D'HARYERT, « De Paris à Paris en juillet 1916. Brie Sénonais, Avallonnais, Haut-Morvan, Puisaye, Gâtinais », *Le Cycliste*, n°4 et 5, avril-mai 1919, p. 56.

³²⁷ T.C.F.,14511, « Voyages en zig-zag. Le long de l'ancien Front des Armées », *Le Cycliste*, n°4,5 et 6, avril-juin 1920, p. 42.

*ivres de fureur, commirent des excès inimaginables en fait d'incendies, de pillages et de fusillades ; les rapports de l'enquête sont formels à cet égard.*³²⁸

A Soultzmatt,

*Je débouche dans une vaste clairière où se trouve le cimetière des soldats roumains. Quatre à cinq cents tombes bien entretenues contiennent les restes d'autant de prisonniers que les Teutons ont fait mourir de faim et de misère dans ce coin des Vosges. En plein hiver, dans un camp de baraques, sans feux, ces prisonniers subirent un martyre sans nom : vêtus de guenilles, leurs chaussures usées remplacées par des chiffons, ils traînaient aux corvées se soutenant les uns les autres, tous ces hommes étaient affamés ; [...]. Ah ! elle était belle la kulture boche ! Pendant ce temps, chez nous, leurs prisonniers gras comme des porcs, parce que souvent mieux nourris que nos poilus, se prélassaient au cours de corvées débonnairement surveillées par des inaptés ou des pépères, représentant un peuple qui fut et qui sera toujours trop bon et trop généreux.*³²⁹

Voici donc l'image exacerbée par le nationalisme que l'on trouve dans les récits de cyclotourisme de l'époque, et dans bien d'autres journaux plus réputés en France. Le peuple allemand est violent et enclin à la barbarie. Le ton est sensiblement différent lors de voyages en Allemagne, dix ans plus tard. En juillet 1932, on retrouve Georges Grillot qui entreprend un voyage outre-Rhin. Il désire s'intéresser aux Allemands, faisant de la population un objet pittoresque. Tout est décrit par rapport à des références françaises, dans la tradition des récits à l'étranger. Deux curiosités locales sont récurrentes dans ce récit : les schupos, emblème de l'Allemagne de l'Entre-deux-guerres avec leur uniforme et leur casque si caractéristique, et les nazis. Naturellement, tous ces gens-là se déplacent à vélo sur des machines de basse qualité. Grillot a passé le Rhin surtout pour voir des nazis, phénomène qui n'existe pas en France, donc digne de la curiosité touristique éveillée par les journaux français. Ils sont partout dans le récit, dès la traversée du pont de Kehl puis surgissent à l'improviste par bataillons entiers sur une route de campagne :

*Soudain, une troupe à l'horizon, drapeaux et musique en tête. De loin, je reconnais les nazis. Je m'arrête aussitôt dans le fossé pour les voir passer : le spectacle est inconnu en France.*³³⁰

³²⁸ *Ibid.*, p. 43.

³²⁹ Vétéran du T.C.F., n°26826, « Dans les Vosges Alsaciennes », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1923, p. 118.

³³⁰ G. GRILLOT, « En Allemagne », *Cyclotourisme*, n°60, novembre 1932, p. 183-184.

Il n'effectue aucun jugement de valeur mélioratif ou péjoratif. Les nazis sont une spécialité locale aux pratiques pour le moins particulières, perçues comme une différence culturelle. « Sur les murs français, les gamins dessinent toutes sortes de choses, mais certes pas les armes de la République ! En Allemagne, ils tracent des croix gammées, des flèches et autres emblèmes. [...] Tout ceci est bien curieux et ne me fait pas regretter mon voyage ». Sa conclusion est que l'Allemagne accorde une place beaucoup plus importante à la politique que la France, notamment au niveau des associations. Les voyages des cyclotouristes français en Allemagne sous le III^{ème} Reich officialisent ce trait local :

*Nous arrivons en Allemagne. [...] nous voici dans un nouveau pays. Ici, tout change, les gens, la langue, les mœurs. Partout, des drapeaux hitlériens, l'étrange salut romain est tout à fait nouveau pour nous. Ce sont surtout les gosses qui nous amusent avec leurs saluts et le « Heil Hitler ».*³³¹

En Allemagne, on s'attend à voir une société militaire (on va à la messe en uniforme), de la bière, de la nourriture copieuse mais aussi de la grande musique et une certaine culture. Les cyclotouristes relèvent deux autres spécificités qui les intéressent : l'utilisation de mauvaises bicyclettes réclamant un effort physique important — ce qui concorde avec l'image brutale de ce peuple — et la pratique du nudisme qui fait durablement la réputation des Allemands. On note que Georges Grillot, trop jeune pour avoir été au front, ne se réfère pas l'image de brute épaisse de ses prédécesseurs qui écrivent au début des années 1920. En revanche, il est bien plus curieux envers ce phénomène contemporain qu'est le nazisme, lequel paraît, dans son récit, être un élément pittoresque à part entière.

Le voyage d'un Parisien à Baden-Baden mobilise le même genre d'attente que celui d'un Lyonnais en Bretagne. L'exotisme régional se manifeste également dans les noms des localités, « les villages [qui] se terminent en « ec » ou en « ac » sont on ne peut plus bretons »³³². Ces réflexions cristallisent une diversité plus ou moins construite. L'enjeu de l'évasion cyclotouriste est toujours de voir autre chose, des scènes étrangères au milieu de la grande ville. C'est pourquoi l'exotisme est la plupart du temps transposé à la campagne. Ce n'est pas une règle absolue. Il peut concerner des éléments *a priori* non pittoresques qui le deviennent lors de certaines périodes, les touristes à la plage par exemple comme aux Sables-d'Olonne :

³³¹ J. KELLER, « Souvenirs de Vacances (été 1934) », *Le Cycliste*, n°7, juillet 1935, p. 376.

³³² P.D., « De Tours à Saint-Malo et retour », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°12, juillet 1932, p. 13.

*Foule bigarrée et pittoresque, moyenne plus modeste néanmoins que celle de certaines plages connues, Royan ou la Baule par exemple. Toutes ces dames vont jambes nues, en costume clair et combien sommaire, la plupart sans chapeau et les cheveux simplement serrés dans un foulard de couleur plus ou moins heureuse, qui fait frontail. Cette coiffure est incommode et ne semble pas convenir à toutes les figures, mais que voulez-vous, c'est la mode !*³³³

La réflexion est plutôt moqueuse. Il tourne en dérision cet accoutrement inhabituel de la part d'autres touristes citadins. Ce spectacle n'est visible qu'au temps des vacances. Il est distrayant et trouve donc sa place dans l'évasion touristique. Cependant, une certaine gêne apparaît et empêche l'extase poétique présente dans certaines scènes de campagne. Elle rappelle le malaise d'une partie de la classe moyenne envers l'exposition du corps sur les plages, qui se banalise sous l'impulsion de la bourgeoisie dominante³³⁴. Dans ce cas précis, il y a plus d'ironie que d'hostilité. S'il est surpris, ce cyclotouriste ne semble pas choqué outre mesure.

En revanche, les touristes posent un problème autrement plus dérangeant lorsqu'ils viennent en nombre en-dehors de leurs lieux de concentration (plages, stations balnéaires). Ce sont des intrus dans un milieu supposé authentique, immuable aux variations du temps. Le cosmopolitisme s'oppose au pittoresque. Il est préférable de ne pas rester dans les endroits où il se manifeste.

*Fuyons tous ces refuges temporaires du high life cosmopolite : Megève, Saint-Gervais, le Fayet... ; fuyons ces palaces grouillant de misses efflanquées, jambes nues — « horror ! » — dans ses sandales à la mode ; laissons les profiteurs du change prendre d'assaut le chemin de fer de la mer de Glace ; laissons, laissons passer le flot de cette mascarade étrangère.*³³⁵

Les touristes étrangers sont particulièrement mal perçus. Ce sont des anomalies dans ce milieu. Les cyclotouristes recherchent des paysages et des personnes typiques de l'endroit où ils vont, pas des individus ou des bâtiments sans caractère, communs à toutes les grandes villes. C'est pourquoi la campagne est préférée aux grandes villes comme Barcelone ou Madrid :

³³³ J. BERNARD, « De Lyon au Croisic par l'Auvergne et Rocamadour », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1923, p. 114.

³³⁴ GRANGER Christophe, « Du relâchement des mœurs en régime tempéré. Corps et civilisation dans l'entre-deux-guerres » *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, n° 106, 2010/2, p. 115-125.

³³⁵ BLOCH, « Vagabondages », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1923, p. 116.

*Nous repartons, sans trop de regret ; car, ici, le cosmopolitisme règne en maître. [...] Madrid fait le même effet que Barcelone : des rues bien droites, des bâtisses dans le goût américain [...]. C'est trop moderne ! Vive Paris, avec son Marais, sa place des Vosges ! C'est vieux, c'est sombre, mais le voyageur sent que l'on y a vécu.*³³⁶

Le cosmopolitisme rappelle la société moderne avec ses troublants mélanges de genre. Il est à fuir. Les cyclotouristes doivent rechercher des endroits susceptibles de les évader géographiquement et temporellement. Le pittoresque correspond à une prétendue originalité et spécificité du territoire : les noms, les mœurs, les vêtements, les aliments voire les femmes sont garants de la pureté régionale et de la diversité. Le rejet du cosmopolitisme mène *de facto* à un attachement aux représentations exotiques et racistes qui sont valorisées sans discours hostile, à l'exception particulière des Allemands barbares de la Grande Guerre.

Conclusion :

Les cyclotouristes sont animés par la quête de la diversité. Ils varient les lieux visités, les saisons, les durées et élaborent des représentations stéréotypées qui les aident à se sentir dépassés. Les revues travaillent à cette recherche permanente qui peut séduire. Pratiquer avec assiduité le tourisme à bicyclette revient à rompre avec le traditionnel voyage dans la maison de campagne ou dans des localités fixes. La bicyclette permet d'être en permanence sur la route et donc d'accumuler le bagage des souvenirs. Elle est aussi plus maniable qu'une automobile. Un petit tour à vélo s'effectue simplement tandis que la voiture doit toujours dépenser du carburant. La diversité simple promue de façon accrue dans l'Entre-deux-guerres est une caractéristique qui renforce le tourisme à bicyclette. Elle permet une évasion géographique et temporelle en mobilisant plus ou moins l'imaginaire. La machine conserve ses limites de déplacement. L'ancrage régional montre peut-être une volonté d'économie de dépense. Il révèle surtout un attachement au tourisme de proximité avec l'idée que toutes les régions valent la peine d'être vues et revues sur d'autres angles. Certaines sont davantage prisées en raison de leur richesse naturelle avec des paysages variés et un climat changeant. D'autres sont presque délaissées car mal situées ou ne présentant pas suffisamment de traits spécifiques. Le pittoresque se manifeste partout mais il s'affirme plus à certains endroits. A la quête de diversité s'oppose la fuite du cosmopolitisme inhérent à la ville et qui se manifeste dans les lieux de grand tourisme qu'il est préférable d'éviter pour privilégier le méconnu ou l'inédit.

³³⁶ P. COSTE, « Au Pays de Don Quichotte pendant 20 jours », *Cyclotourisme*, n°87, février 1935, p. 686-687.

Le projet de l'évasion

L'originalité du cyclotourisme vient de son ambition et des émotions qu'il procure. Son opposition au tourisme automobile constitue la base de sa propagande. C'est en contestant ce modèle dominant qu'il se reconstruit et séduit de plus en plus. L'idéologie cyclotouriste est étroitement liée à sa représentation de l'automobilisme et, plus largement, du tourisme bourgeois. Elle est caractérisée par une relation difficile avec la modernité. La société moderne tend à tout rendre facile et à délaissier l'effort physique. Le cyclotourisme essaye de le remettre à la mode contre l'oisiveté et la paresse. Un beau paysage doit se mériter. Le temps des vacances ne peut seulement se définir comme celui du repos. Il est plutôt celui de la régénération, devenue nécessaire du fait de l'influence urbaine néfaste. L'évasion cycliste valorise le sport, l'histoire et la nature contre l'aisance automobile, la modernité et la ville industrielle. Cette résistance cache une certaine rancune envers le tourisme bourgeois qui impose ses normes. Il perturbe l'évasion des modestes cyclotouristes, forcés de subir leur présence ou leur influence, notamment au niveau des prix.

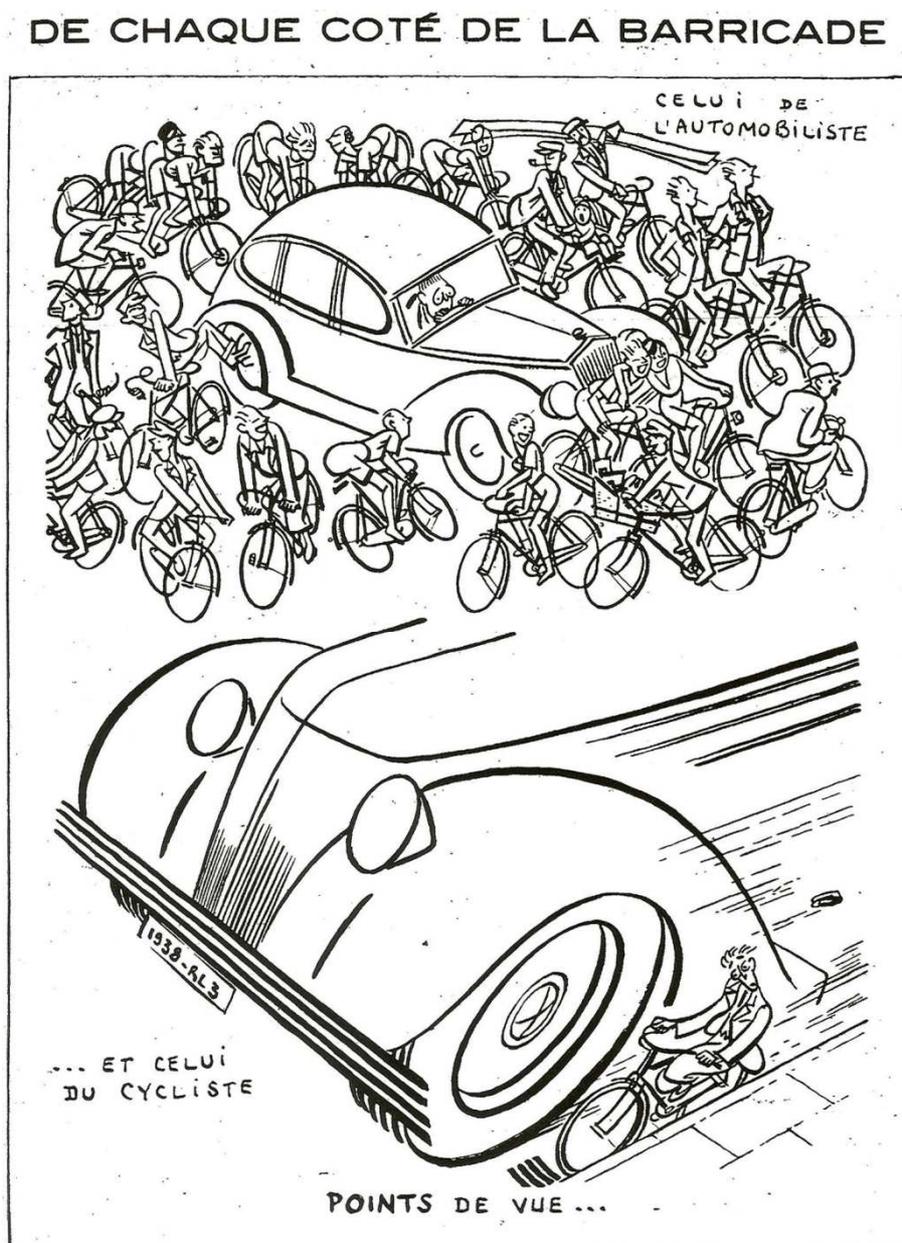
1) Rejeter les pratiques des automobilistes et des « touristes »

Pratique reine du tourisme jusqu'au milieu des années 1900, le cyclotourisme doit son déclin à l'émergence de l'automobile, plus confortable et avec une plus grande force de distinction sociale face à une bicyclette de plus en plus accessible aux classes inférieures. L'automobile devient l'adversaire principal des cyclotouristes dans l'Entre-deux-guerres. Elle leur dispute la route, les renverse à l'occasion et leur enlève des adhérents. Ainsi, la comparaison avec l'automobile est récurrente dans les tentatives de définition du cyclotourisme. Il s'agit de s'en distinguer en vantant les avantages de la bicyclette.

1.1 La relégation des touristes cyclistes

Le conflit entre les locomotions cycliste et automobile vient du fait qu'elles jouent sur le même terrain. Une relation harmonieuse nécessiterait un partage équilibré de la route. Or, l'essor de l'automobile rabaisse la bicyclette au rang de transport secondaire sur les grands axes routiers. Les cyclotouristes de la Belle Epoque ont, pour la plupart, adopté ce nouveau moyen de déplacement. La rancune et le mépris s'installe chez les irréductibles du vélo, dont certains se souviennent encore dans les années 1920 du temps où la bicyclette était la reine de la route.

Le nombre de voitures est encore limité, mais il augmente continuellement durant l'Entre-deux-guerres³³⁷. Si la proportion des bicyclettes est bien plus importante, les deux-roues se cantonnent dans les villes et villages. Ils ne parcourent plus les grandes voies de communication qui deviennent l'apanage des véhicules à moteur. Pour les cyclotouristes, l'automobile est « l'impératrice de la route »³³⁸. Partager la chaussée avec ces mastodontes qui la veulent pour eux seuls peut s'avérer dangereux pour les touristes cyclistes.



Caricature du *Cycliste*, n°3, mars 1938, p. 98

³³⁷ Voir Annexe 1. Parcs des automobiles et des bicyclettes en France dans l'entre-deux-guerres (chiffres officiels). Ces chiffres ne prennent pas en compte les camions.

³³⁸ P. DE CHAMPEVILLE, « Voyage au Mont Ventoux », *Le Cyclotouriste*, n°31, mars-avril 1931, p. 3.

Ce dessin rappelle que ces critiques sont avant tout des représentations. Elles fonctionnent dans les deux sens : le conducteur est apeuré par la supériorité numérique des cyclistes qui roulent de façon désordonnée tandis que le cycliste est bousculé par un bolide qui prend toute la largeur de la route. Ce point de vue du cycliste est associé à l'idée que la bicyclette n'a plus sa place. L'Entre-deux-guerres est la période où naît véritablement l'antagonisme entre voitures et cyclistes. D'agresseurs de piétons, ces derniers sont passés au statut de victime des automobiles. Il semble qu'entre 75 % et 90 % des accidents des cyclistes soient dus à une collision avec un autre véhicule³³⁹. Cet état de fait est ressenti des deux côtés.



Publicité de Philips dans *L'Illustration* (1933)

³³⁹ Estimations personnelles obtenues à partir des remarques de Jean Orselli sur les sous-estimations des décès de cycliste seul.

La publicité, qui vise les automobilistes, montre que la victime potentielle de l'accident est un cycliste plutôt qu'un piéton. C'est lui le véritable danger. La rencontre entre cyclotouristes et automobilistes ne saurait donc susciter un discours cordial. Marie-Louise Vergnes se plaint de la « vitesse folle » des voitures. Son tandem est d'ailleurs renversé par une auto effectuant une marche arrière³⁴⁰. Au risque d'accident s'ajoute la simple gêne provoquée par la présence des autos : la peur de la vitesse, le bruit voire l'odeur.

*Quelques poids lourds, vaisseaux de la route, me dépassent, laissant dans leur sillage des relents de gas-oil.*³⁴¹

Ces véhicules ne sont utiles aux cyclistes que dans deux situations spécifiques : en descente où suivre le sillage d'une voiture permet de ne pas s'inquiéter de celles qui grimpent en sens inverse³⁴² et en cas de forte pluie, autre ennemie héréditaire du cycliste, où elle permet de se mettre à l'abri³⁴³. Pour fuir les désagréments, les cyclotouristes doivent se résoudre à abandonner les grands axes. Il s'agit bien d'une relégation forcée que leur impose l'automobile.

*Nous devons de plus en plus — et j'imagine qu'il en doit être de même autour de tous les grands centres — rechercher, quittes à allonger un peu nos itinéraires, les routes, les chemins mêmes, où ne fréquentent pas les camions automobiles, ces ravageurs du macadam le plus solide ! Il est, à ce point de vue, désirable que les abonnés du « Cycliste » signalent les voies secondaires qui peuvent suppléer, de ville à ville, les lignes plus directes qu'empruntent les autos.*³⁴⁴

La rancune de cette relégation sur les voies secondaires est renforcée par un sentiment d'abandon particulièrement fort dans les années 1920 quand le cyclotourisme ne possède pas d'organisme puissant pour défendre ses intérêts. En 1932, la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme entreprend de résister à la mise en place de pistes cyclables obligatoires, perçues comme une nouvelle exclusion des cyclistes sur des couloirs mal entretenus. L'image de « la voie prostituée par les écraseurs »³⁴⁵ est significative. Du fait de leurs ressources financières conséquentes, les automobilistes auraient acheté la route pour eux-seuls, aux dépens des cyclistes, moins fortunés.

³⁴⁰ M.L. VERGNES, « En Bretagne », *Le Cyclotouriste*, n°75, juillet-août 1938, p. 8-10.

³⁴¹ R. VIGNE, « A la rencontre du soleil. Paris - Toulon », *La Pédale Touristique*, n°283, 25 mai 1938, p. 5.

³⁴² VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°5 et 6, mai-juin 1926, p. 44.

³⁴³ H.J., « Randonnée sous la pluie, 6-7 juillet 1929 », *Le Cycliste*, n°1, mars 1932, p. 14.

³⁴⁴ VÉLOCIO, « Randonnées préparatoires », *Le Cycliste*, n°1, 2 et 3, janvier-mars 1920, p. 9.

³⁴⁵ M. BUGARD, « Col de la Croix-Blanche », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1923, p. 76.

En effet, la relégation se fait également sur des critères sociaux. L'automobile est le transport de la riche bourgeoisie tandis que la bicyclette est de plus en plus celui du prolétaire ou, du moins, de celui qui n'a pas les moyens de s'offrir une voiture. Les automobilistes non avertis ne font pas la différence entre les divers usagers de la bicyclette, forcément issus, pour eux, de classes inférieures. Cette exclusion sociale, souvent grossie de manière quasi paranoïaque, est particulièrement mal vécue par les touristes cyclistes.

*Voici le col du Glandon et le Chalet-Hôtel et aussi malheureusement une, deux, puis bientôt cinq autocars, et des messieurs à jumelles, de grosses madames saucissonnées de manteaux, d'écharpes... et un chauffeur pitoyable qui pousse le coude au copain en me montrant du doigt : je suis évidemment pour ce monseigneur le mécano un pauvre bougre bien à plaindre.*³⁴⁶

Les cyclotouristes ne font pas vraiment partie de cette catégorie. Beaucoup peuvent se payer une voiture. Par ailleurs, la propagande de Paul de Vivie contre les automobiles vise un public d'anciens cyclistes passés au moteur. Néanmoins, l'économie du porte-monnaie est un réel souci des années 1920. Les cyclotouristes se posent en victimes de l'augmentation des prix dans le domaine du tourisme : hôtellerie, restauration, visite de monuments et magasins de souvenirs. Les touristes étrangers, en particulier les Anglais, sont jugés responsables. Leur afflux massif en France fait en sorte que les prix se calent sur leur pouvoir d'achat supérieur à celui des Français.

*Beaucoup d'Anglais en Avignon, insolents comme ils le sont toujours en-dehors de chez eux, ridicules avec leurs culottes bouffantes et leurs bas à pompons. Ces lascars envahissent tout et comme ils ont leurs poches bourrées de sterling, MM. les restaurateurs en profitent naturellement pour saler un peu plus leurs prix. C'est fatal, comme il est fatal que ce soient les Français qui en pâtissent. C'est bien fait pour eux puisqu'ils se laissent faire.*³⁴⁷

Le Touring-Club de France est directement visé par cette critique en raison de sa politique visant à attirer les touristes étrangers. Les cyclotouristes l'accusent d'importer le modèle anglais en France. L'image du touriste bourgeois français s'uniformise avec celle du riche anglais : c'est un automobiliste arrogant qui ne regarde pas la dépense. Il est nécessaire de rappeler que le touriste « automobiliste » n'est pas forcément un conducteur. Il peut être un

³⁴⁶ BLOCH, « Salut ! Mes Alpes si fières... », *Le Cycliste*, n°1 et 2, janvier-février 1923, p. 17.

³⁴⁷ C. LACROIX, « Comment je suis allé à Castellane », *Le Cyclotouriste*, n°14, mai-juin 1928, p. 70.

simple passager, y compris dans un car de touristes. Le Touring-Club aurait fait de ces riches estivants sa clientèle favorite comme à Montsauche :

*Au coin de la route des Settons s'élève un hôtel du T.C.F., que nous nous empressons de fuir en raison de la société quelque peu dédaigneuse qui papote sur le trottoir en attendant le dîner.*³⁴⁸

L'industrie hôtelière se met au service de ces voyageurs huppés et tend à exclure les cyclistes, jugés moins aptes à payer une note ou plus enclins à la contester et à marchander. Les exemples où un cyclotouriste ne peut avoir accès à un hôtel se multiplient dans les récits de voyage des années 1920.

*A tout hasard, je cherche un logement à Charix. J'ai le plaisir de me faire répondre qu'il y a bien de la place mais qu'on ne loge pas les cyclistes. Ces gargotiers préfèrent évidemment les chauffeurs qui payent sans sourciller les notes les plus salées.*³⁴⁹

Le cas le plus extrême d'exclusion des cyclistes se produit à Castellane où l'auteur est forcé de coucher en prison « non pas à la suite de quelque méfait mais simplement par le mauvais vouloir du gargotier qui préfère garder ses chambres pour les voyageurs à Rolls, qu'il estampe consciencieusement »³⁵⁰. La méfiance des hôteliers et restaurateurs envers les cyclistes s'estompe au début des années 1930, sans disparaître totalement :

*« Pourrais-je déjeuner ? ». C'est dix francs » me répond sans autre préambule, la patronne. Il faut croire que je n'ai pas l'air fort cossu !*³⁵¹

La pratique consistant à fixer les prix en fonction de l'apparence du client est évidemment condamnée dans les récits de voyage. L'explication de cette attitude vient de l'invasion des riches vacanciers, que ce soient « les étrangers à change favorisé » qui « évincent le français moyen de son patrimoine national »³⁵² ou les mercantis parvenus qui ont tiré profit de l'appauvrissement dû à la guerre pour s'enrichir sur le dos des autres. Plus qu'un simple conflit de locomotion, l'antagonisme entre bicyclette et automobile reflète un rejet du

³⁴⁸ ROUX D'HARYERT, « De Paris à Paris en juillet 1916. Brie, Sénonais, Avallonnais, Haut-Morvan, Puisaye et Gâtinais », *Le Cycliste*, n°6 et 7, juin-juillet 1919, p. 88.

³⁴⁹ C. LACROIX, « Du Col du Béal au Jura », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1920, p. 93.

³⁵⁰ C. LACROIX, « Comment je suis allé à Castellane », *Le Cyclotouriste*, n°16, septembre-octobre 1928, p. 112.

³⁵¹ A. CHENARD, « Les Vosges », *Cyclotourisme*, n°91, juin 1935, p. 780.

³⁵² F. FAURENS, « Une Semaine de Campement à l'Orient des Pyrénées. 22-29 juillet 1925 », *Le Cycliste*, n°3 à 6, mars-juin 1926, p. 33 et 47.

tourisme bourgeois dont le véhicule à moteur est l'incarnation. C'est lui qui dévoie l'industrie hôtelière en imposant ses exigences luxueuses. Les abergistes subissent ces nouvelles normes comme le décrit Paul de Vivie au col du Rousset :

Les touristes passent toujours assez nombreux surtout en auto, mais on ne peut leur offrir des menus convenables ; les autoistes surtout sont d'une exigence ! Ils ne se contentent pas, comme les cyclistes, des mets simples et copieux qu'on peut leur fournir si loin de toute agglomération, ils veulent de la viande fraîche, de la viande de boucherie. Ces gros ventres sont gourmands de pourriture, similia similibus ! [...]

*Chauffards et chauffardes s'étonneront bientôt de ne pas retrouver au col du Rousset ou du Parpaillon le luxe des palaces de la Côte d'Azur.*³⁵³

Les automobilistes et autres snobs sont le repoussoir du cyclotourisme. Durant tout l'Entre-deux-guerres, les associations cherchent à s'émanciper du tourisme bourgeois et à rejeter ses attributs. Le commerce touristique est déprécié. Si certains cyclotouristes se prêtent au jeu et achètent quelques souvenirs, la plupart dénonce l'artificialité de ces produits. Ce sont des « attrape-touristes » qui dénaturent le lieu visité, comme dans la maison de Jeanne d'Arc à Domrémy :

*Il est regrettable que l'impression produite soit gâtée par l'exhibition du pseudo-musée qui occupe le haut de la maison, et cette vente de médailles et autres menus objets de souvenir qui rappelle par trop le mercantilisme puéril des pèlerinages à la mode.*³⁵⁴

La distinction s'effectue également géographiquement. Les cyclotouristes essayent d'éviter les lieux à la mode, ou du moins de ne pas y séjourner. Evian-les-Bains reçoit des échos positifs, « c'est une jolie petite ville d'eau, toute blanche et bien tenue [...]. On y voit surtout le lac Léman, magnifique de là ». Mais devant les hôtels de luxe, les voyageurs préfèrent passer leur chemin : « le coup de masse doit être de rigueur ici, on décide, bien qu'il soit tard, de poursuivre sur Saint-Gingolph »³⁵⁵. En effet, les villes d'eau sont des concentrations de touristes aisés à la compagnie déplaisante et au standing élevé. Il n'est pas

³⁵³ VÉLOCIO, « Col du Rousset - Foret de Lente », *Le Cycliste*, n°6 et 7, juin-juillet 1919, p. 82.

³⁵⁴ T.C.F. 144511, « Voyages en zig-zag. Le long de l'Ancien Front des Armées », *Le Cycliste*, n°9 et 10, septembre-octobre 1920, p. 75.

³⁵⁵ A. LIPPOLD, « Un beau voyage à travers les Savoies et le Dauphiné », *Le Cyclotouriste*, n°11, novembre-décembre 1927, p. 113.

possible de s'y loger à prix convenable, comme à Gérardmer, où deux cyclistes belges doivent dormir dans une épicerie³⁵⁶.

Vichy, Biarritz ou La Baule sont quelques exemples de lieux à fuir qui reviennent fréquemment dans les récits de voyage. Tous les endroits à la mode se ressemblent. Tout d'abord, les cyclotouristes y sont confrontés à un milieu désagréable, très prompt à les rabaisser. Ensuite, ils sont chers et peu accessibles aux cyclotouristes, qui, même s'ils peuvent se l'offrir, ne sont pas disposés à dépenser de telles sommes dans les « palaces ». Ces bâtiments sont les dénominateurs communs de toutes ces villes. Construits pour accueillir un public riche, ils sont souvent de construction récente renforçant le caractère moderne et artificiel des localités. C'est une autre raison majeure de fuite pour les cyclotouristes.

*Passer et s'y arrêter, c'est bien ; quant à se déranger, croyant y voir quelque chose d'extraordinaire, c'est commettre une erreur. Ici comme dans bien des villes d'eaux d'ailleurs, des palaces, des hôtels, des villas coquettes groupés autour d'un lac minuscule et deux casinos ; l'ancien et le nouveau ; cela dans un décor de collines boisées, sans doute, mais dont l'ensemble sent le trop clinquant et le tout-fait.*³⁵⁷

Ce commentaire sur Bagnoles-de-l'Orne met en avant une différence fondamentale entre le cyclotourisme et le tourisme automobile ou balnéaire. Les cyclotouristes conçoivent leur loisir dans une mobilité permanente qui est incompatible avec ces lieux de tourisme où il faut séjourner. S'agit-il d'un souci d'économie ou d'une fuite de la mode de la part de personnes hostiles à la modernité ? Les deux aspects se retrouvent dans ce conflit avec l'auto et il est difficile de faire une généralité de tous les cyclistes. Georges Grillot révèle dans son voyage à Baden-Baden qu'il est habitué à fréquenter les lieux mondains à Paris mais ce n'est pas le confort qu'il recherche dans un voyage cycliste. L'opposition à l'automobile permet aux cyclotouristes de faire ressortir des caractéristiques qui leur seraient propres et dont « l'impératrice de la route » serait dépourvue. Celle-ci n'est pas, de leur point de vue, une locomotion touristique.

³⁵⁶ A. BULTEAU, « Dans les Vosges à vélo ou une excursion manquée », *La Pédale*, n°34, 13 mai 1924, p. 27.

³⁵⁷ R. PERNOT, « Autour de la Normandie », *Le Cycliste*, n°8, août 1935, p. 420.

1.2 Une mécanique incompatible avec le tourisme

Le principal argument contre l'automobile a cours pendant tout l'Entre-deux-guerres et est hérité de la période précédente. Il s'agit de la vitesse. Selon les cyclistes, les automobilistes vont trop vite. Leur célérité démesurée ne leur permet pas d'apprécier le paysage à sa juste valeur et leur font louper des endroits remarquables. Un militaire de Constantine en fait l'expérience désastreuse lorsque, le temps manquant, il est forcé de prendre le car à Bou-Saada pour regagner sa caserne :

*J'ai pu ainsi juger de la façon peu intéressante dont le tourisme se pratique sur ces engins. Le parcours empruntait les gorges de Palestro, qui ont été traversées en dix minutes, et c'est dire s'il on a le temps de fixer un souvenir.*³⁵⁸

A trop grande vitesse, les impressions sont volatiles et il est impossible de fixer son regard sur le paysage qui bouge en permanence. Le discours est parfois ambivalent. Si la vitesse excessive des automobilistes fait consensus, celle des cyclistes pose une interrogation. La bicyclette est-elle une locomotion rapide ou lente ? Deux traditions s'opposent. La première concerne le cyclisme en général. A l'origine, le vélo est considéré comme transport rapide, et cela dès son essor dans les années 1890. La vitesse a même été un argument publicitaire pour la vente des bicyclettes. Beaucoup de cyclotouristes sont encore séduits par la rapidité de leur machine après la Première Guerre Mondiale.

*Je pense comme c'est passionnant d'aller si vite, avec une frêle machine et ses seules forces, d'une contrée à une autre tellement différente*³⁵⁹

Tout dépend du référentiel, au transport auquel la bicyclette est opposée. Elle possède une supériorité évidente face au piéton puisqu'elle peut traverser les régions en peu de temps tandis qu'un voyage à pied prend, au minimum, la journée entière. Elle rivalise avec le train et le cheval. Mais, dans l'Entre-deux-guerres, l'automobile a élevé la barre de la vitesse à un niveau que la bicyclette ne peut atteindre. C'est ici que la seconde tradition, proprement cyclotouriste, intervient en prenant le contrepied de la première. Trois jeunes filles la rappellent :

³⁵⁸ VIGNON, « Etapes algériennes », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1927, p. 101.

³⁵⁹ L. VIEU, « Impressions nouvelles », *Cyclotourisme*, n°55, juin 1932, p. 97.

*Et par cyclo-tourisme nous n'entendons pas l'amour de la vitesse qui, pensons-nous, n'est pas compatible avec la faculté de jouir de la nature et des beaux points de vue. Ceux qui font vraiment du cyclo-tourisme ne doivent pas avoir honte d'aller lentement.*³⁶⁰

Les cyclotouristes considèrent leur propre allure comme une vitesse juste. Avant même l'avènement de l'automobile, « ils critiquaient tous ceux qui, désirant aller vite, ne prenaient pas le temps de jouir vraiment de leur voyage »³⁶¹. Cet argument se renforce dans l'Entre-deux-guerres car la voiture cristallise ce défaut, renforçant l'idée des cyclotouristes que leur pratique du tourisme est la meilleure. L'ambivalence demeure néanmoins. La critique peut être agressive avec une empreinte de jalousie :

*Le cycliste [...] écume de rage de se voir dépasser dans sa course rapide par les autoïstes [...]. La vitesse les emporte et ils ne voient rien du pittoresque du parcours*³⁶²

A l'inverse, elle peut être pleine d'assurance, avec la confiance que le cyclotourisme est définitivement supérieur. Il y a presque de la compassion pour le pauvre automobiliste qui passe à côté des plaisirs du voyage :

Des plus émouvants décors, le malheureux chauffeur ne voit qu'un ruban gris avalé par le capot ; il doit avoir l'œil tout ensemble sur la signalisation, l'aiguille des vitesses, la pression d'huile, le virage, le camion qu'il faut doubler, le camion qu'il ne faut pas doubler...

[...]

*Il roule, le cyclotouriste, s'arrête et repart. L'horizon est à lui. S'il est chasseur d'images, il passe la nature en revue de détail. Le festin que l'automobiliste ingurgite à 90 à l'heure, lui le savoure.*³⁶³

L'éloge de la lenteur devient un crédo du tourisme à bicyclette. Il permet sa distinction et la promotion de valeurs propres. L'évasion est permanente à bicyclette car sa vitesse est idéale. L'automobile est reléguée à un simple transport, elle ne sert au touriste que pour se rendre d'un point à un autre, ce qui nie totalement le plaisir que peut prendre un touriste à conduire. Une opposition se construit donc entre le « cyclotouriste » en mouvement perpétuel

³⁶⁰ G. BONIFACE, A. et H. LESCOT, « De Toulon à Nice à bicyclette par trois jeunes filles », *La Revue du Touring-Club de France*, n°354, mars 1924, p. 117.

³⁶¹ S. VENAYRE, *Panorama du voyage...*, p. 426.

³⁶² J. TEMBOIS, Excursion à la Bérarde », *Le Cyclotouriste*, n°10, septembre-octobre 1927, p. 94.

³⁶³ A. CAZANAVE, « Le Cyclotourisme », *Cyclotourisme*, n°115, juin 1937, p. 119-120.

et le « touriste » qui se concentre sur un point précis, qu'il atteint en voiture ou en car. Dans cette perspective, l'automobile, capable de grande vitesse, n'a comme qualité que la réduction du temps du parcours, permettant d'atteindre très rapidement le lieu de villégiature. Paul de Vivie, qui a connu le temps de la bicyclette triomphante, ne perd pas espoir de voir disparaître ces nuisibles. Les cyclistes n'ont qu'à être patients. La modernité et le progrès technologique doivent sonner le glas des automobiles. En attendant, ils sont contraints de subir.

Les autos passaient en ronflant, tantôt me croisant, tantôt me dépassant, sans me causer pourtant, sur cette route large, la moindre préoccupation, et ce n'était que du bruit et de la poussière dont je me serais évidemment bien passé, mais on s'habitue assez vite à ces voisins bruyants dont l'avion nous débarrassera, je l'espère, à bref délais, car le progrès est toujours en marche et, pour tout le monde, il sera préférable que les assoiffés de vitesse aillent faire du 500 à l'heure sur les routes aériennes, à mille mètres au-dessus du plancher des vaches.³⁶⁴

L'espoir de la démocratisation de l'avion qui redonnerait à la bicyclette sa position antérieure sur la route fait long feu devant le constat de plus en plus évident de l'augmentation du trafic automobile. Vélocio doit tempérer ses propos. Contrairement à d'autres cyclotouristes, il ne tient pas un discours anti-modernité. Il a toujours foi en l'innovation et en l'amélioration technologique. Il serait contradictoire de sa part de nier avec obstination les avantages de la voiture. Cependant, il ne lui accorde jamais le statut de locomotion touristique. Il persiste dans sa partition : « Concluons donc en faveur du chemin de fer, de l'auto, de l'avion pour le transport, et de la bicyclette pour le tourisme »³⁶⁵.

Le vélo est bien le meilleur appareil pour faire du tourisme. Les principes de l'Ecole Stéphanoise, dont l'influence est grande dans le cyclotourisme de l'Entre-deux-guerres, permettent d'établir une seconde distinction avec l'automobile après celle de la vitesse. Il s'agit de l'émotion sportive. Il n'est pas vraiment question d'exercice physique mais plutôt des sensations procurées par l'effort sportif. Les cyclotouristes reprochent l'ignorance des automobilistes qui passent à côté de sensations extraordinaires. Simone Guillen le résume assez bien lors de son arrivée en tandem au sommet du col d'Aubisque :

³⁶⁴ VÉLOCIO « Randonnée pascalle », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1923, p. 74.

³⁶⁵ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste (15 mai). Saint-Agrève, Le Cheylard, Lamastre, La Louvesc, Saint-Etienne », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1927, p. 66.

*Tous ont l'air ahuris de notre audace vélocipédique, et nous, tout en pédalant en mesure, nous plaignons ces malheureux enfermés passivement dans leurs boîtes à moteur, qui ignorent les joies de l'effort.*³⁶⁶

Vélocio les décrit avec plus de détail :

*Je plains sincèrement les pauvres gens qui, ne s'étant pas fatigués, n'apprécient pas la douceur du repos, n'ayant pas eu chaud dans le milieu du jour ne goûtent pas la fraîcheur du soir, qui, n'ayant pas connu la faim, la soif, le sommeil qu'engendre le travail ou l'effort sportif pénible et soutenu, ne connaîtront jamais l'exquise sensation de bien-être que la satisfaction de ces besoins nous procure.*³⁶⁷

Le confort est déplacé vers plus de simplicité. Les « touristes » l'obtiennent en voyageant en voiture et en logeant dans des hôtels luxueux quand les « cyclotouristes » se contentent de savourer le repos bien mérité après l'effort. Au confort matériel de l'automobile et du palace s'oppose le confort naturel sans ajout artificiel. Cette recherche de sensations sportives conduit à valoriser particulièrement les côtes. Certains voyages n'ont pour objectifs que d'escalader et descendre des routes, l'aspect strictement touristique ne servant alors que de cadre agréable à l'effort. Les routes plates sont régulièrement passées sous silence dans les récits considérant qu'elles n'ont pas un grand intérêt. D'autres récits sont bien plus hostiles à l'absence de vallons :

*Devant nous s'étend la grande plaine du Forez et tout à coup nous voici étonnés, abrutis, grisés de vitesse, sur les boulevards de Montbrison : l'enchantement est fini, nous avons abandonné la montagne. Après des adieux touchants, nous voici condamnés l'un et l'autre à une exaspérante étape de plaine. Je ne connais rien de plus pénible comme impression que de rouler sur une route plate et nationale, après avoir vécu des heures sur les crêtes des montagnes.*³⁶⁸

Le cyclotourisme se démarque du tourisme automobile par sa proximité revendiquée avec la route. Le profil du voyage est important. Le kilométrage de l'ascension et surtout le pourcentage de la pente sont fréquemment évoqués. Ces indications peuvent relever de l'éducation touristique, comme une aide pour le choix du matériel. Elles soulignent surtout la difficulté traversée. « Pendant le voyage, il faut savoir sacrifier au démon de la Route

³⁶⁶ S. GUILLEN, « Les Pyrénées en Tandem », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 8-11.

³⁶⁷ VÉLOCIO, « Le Tour de Mézenc (240 kilomètres) », *Le Cycliste*, n°6 et 7, juin-juillet 1919, p. 86.

³⁶⁸ L. VIEU, « Impressions nouvelles », *Cyclotourisme*, n°55, juin 1932, p. 98.

quelques plaisirs touristiques »³⁶⁹. Or, ce sacrifice est absent chez l'automobiliste. C'est la machine qui fait l'ascension, pas l'homme.

La joie de l'effort permet aux cyclotouristes de se distinguer. Elle met en avant un atout que les automobilistes n'ont pas. Elle renforce ainsi la confiance des cyclotouristes en leur loisir qui est la meilleure manière de pratiquer le tourisme.

1.3 La supériorité du cyclotourisme

La rupture entre « cyclotourisme » et « tourisme » se manifeste par une différence dans les lieux visités : le méconnu tranquille d'un côté contre la mode mondaine de l'autre. Elle se fait aussi dans la manière. La locomotion choisie change les attentes. C'est un état d'esprit plus qu'un outil technologique. Les conceptions du repos et du confort ne sont pas les mêmes. La façon de visiter un monument est également conditionnée par le transport. On trouve dans les récits de cyclistes des similitudes entre leur représentation du tourisme automobile et leur description du comportement des touristes anglais. Ces derniers, comme démontré précédemment, constituent la catégorie la plus détestable des touristes du fait de leur apparence, leur arrogance, leurs dépenses inconsidérées et, naturellement, de leur déplacement en car. Le transport est rapide, la visite s'effectue en vitesse. Tandis que l'auteur flâne dans l'abbaye de Montmajour (près d'Arles),

*c'est l'irruption d'Anglo-Saxons, qui regardent vite, vite cinématographient les immobiles arcades animées par le sourire d'une miss très moderne, et vite disparaissent. Trois petits tours et puis s'en vont !*³⁷⁰

C'est une visite éclair. De la même manière qu'un automobiliste voit le paysage défiler devant ses yeux, les « touristes » se pressent dans les monuments. Ce trait des touristes anglophones n'est pas nouveau. Leur rapidité à parcourir les bâtiments historiques contribue à leur image de snob. La valeur des cyclotouristes en est rehaussée comme à Avignon :

Cette ville musée demanderait des pages. Nous retenons surtout le Château des Papes, les Eglises, le Musée. Nous signalons la gracieuseté d'un gardien du château, qui nous prit pour de fins

³⁶⁹ P. GOY, « Encore une définition », *La Pédale Touristique*, n°13, 15 mars 1933, p. 4.

³⁷⁰ H. CHAIX, « Promenades en Provence », *Le Cyclotouriste*, n°34, septembre-octobre 1931, p. 9.

*connaisseurs, au milieu de ces touristes d'Outre-Atlantique. Il ne les aimait pas : ils passaient trop vite à son gré devant ces pierres remarquables.*³⁷¹

Les cyclotouristes aiment à se considérer comme supérieurs aux villégiateurs bourgeois. Les premiers savent regarder, prendre leur temps et désirent enrichir leur culture générale. Les seconds ne feraient que suivre la mode. Ils sont impressionnables par les gadgets et autres artifices. Ils n'entretiennent pas une relation intime avec l'objet visité.

*Je peste contre cette foule bigarrée qui s'agite autour de moi brandissant jumelles et kodaks. [...] Il faut avouer que je fais piteuse mine avec ma casquette prolétarienne, mes habits poussiéreux et mes sandales crottées, au milieu de tous ces riches nouveaux et anciens. Mais j'aurai ma revanche, j'écouterai ces gentlemen et je découvrirai bientôt la pauvre âme qu'ils enferment sous cette carapace de parvenus.*³⁷²

L'auteur a confiance en sa qualité morale supérieure. Cette critique cherche à montrer qu'il ne se soucie pas de l'apparence, contrairement à la « foule bigarrée » qui ne ferait que s'afficher en commentant ce qu'ils voient (à travers leurs appareils et non par leurs yeux) en néophytes. Ils ne savent pas saisir le charme du lieu. Le cyclotouriste le peut. Les deux milieux paraissent étanches. Néanmoins, il suffit parfois de mettre ces deux entités en relation pour que les tensions s'apaisent. Le cyclotouriste en arrive même à reconnaître des qualités à certains automobilistes :

*Nous avons alors employé très agréablement notre temps en prenant notre café en compagnie d'un couple charmant, lui un chirurgien des plus distingués d'Angers, elle douée de toutes les qualités de la Parisienne, voyageant l'un et l'autre en automobile, mais en touristes intelligents, c'est-à-dire en artiste.*³⁷³

Ce commentaire introduit une notion fondamentale caractérisant le bon touriste : il a une sensibilité artistique. Les cyclotouristes la revendiquent et l'opposent sans cesse au snobisme du bourgeois fortuné. Dans le même récit de voyage où il relate sa rencontre avec ces « bons touristes », Jean May fournit un exemple de cette divergence en exposant ses propres attentes :

³⁷¹ RIRI et JOSE, « La Provence et la Côte d'Azur en cyclo-camping », *La Pédale*, n°7, 6 novembre 1923, p. 18.

³⁷² BLOCH, « La Chartreuse, 26 août 1920 », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1920, p. 57.

³⁷³ J. MAY, « Voyage en zigzag », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1926, p. 103

*Pour moi [Albi] était le but principal de mon voyage. Depuis fort longtemps j'avais désiré connaître la cathédrale Sainte-Cécile [...]. J'ai, pour ce chef-d'œuvre où le style ogival se marie au style roman, une admiration que bien d'autres partagent avec moi. Construite en briques, elle a un caractère bien spécial ; le porche est une merveille ; on ne peut se lasser d'admirer son jubé, ses sculptures, ses peintures.*³⁷⁴

A Vichy, l'impression est toute autre. L'affluence, l'élément étranger, les palaces avec des « repas bons marchés à 100 fr. par tête, vin non compris »³⁷⁵ ne l'enchantent guère. Son ressenti de la cathédrale albigeoise contraste avec l'attitude des autres touristes réfugiés derrière leurs appareils photographiques. Tandis qu'il « ne se lasse pas d'admirer », les touristes ont déjà terminé la visite. Les récits de voyage construisent ainsi l'image d'un « cyclotouriste » modeste, que le luxe n'attire pas. Il se réjouit de la simplicité de son approche. Sa sensibilité artistique lui donne la capacité d'apprécier les œuvres humaines et naturelles exemptes de gadgets modernes. Ceci n'est possible qu'en prenant son temps. Les cyclotouristes se considèrent comme des poètes.

Ces cyclo-poètes dont on a vu dans le chapitre IV que Philippe Marre faisait un atout de leur rareté sont aussi supérieurs sportivement. Ils effectuent ce que Paul de Vivie appelle un « sport utile » qui vaut mieux « que les sports spectaculaires, tennis ou football, mieux aussi que les sports qui ne concourent qu'au développement des muscles et qui n'ont qu'une valeur individuelle, tandis que le ski et la bicyclette ont en outre une valeur sociale »³⁷⁶. Vélocio conçoit le sport dans un projet général concernant la société. On retrouve ici ce que Sylvain Venayre nomme « l'union du sport et du tourisme » de la fin du XIX^{ème} siècle quand les voyages touristiques au grand air étaient encouragés dans une perspective de régénération de la nation par les exercices physiques³⁷⁷. Le cyclotourisme de l'Entre-deux-guerres conserve ce projet. Sa définition du sport est toujours proche de l'idéal olympique de la fin du siècle précédent. Philippe Marre déplore l'évolution moderne de la pratique sportive, étroitement liée à celle du tourisme :

Le sport a amené avec lui ses excès ; les passions humaines s'y sont mêlées ; on a décoré du nom de sport l'automobilisme, le pari mutuel et la belote. O sport ! que de crimes on commet en ton nom ! [...] Maintenant, tout le monde fait du sport.

³⁷⁴ *Ibid.*, n°1 et 2, janvier-février 1927, p. 12.

³⁷⁵ *Ibid.*, p. 18.

³⁷⁶ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°1 et 2, janvier février 1927, p. 10.

³⁷⁷ S. VENAYRE, *Panorama du voyage*, p. 421.

On fait du sport en allant flirter au tennis ou risquer un orteil dans une piscine ;

On fait du sport en allant exhiber un maillot de bains à Deauville ou en se vautrant sur la plage de Golfe Juan ;

On fait du sport en allant de Paris à Nice dans quelque limousine lancée à 80 à l'heure ou de Berlin à Paris en conduisant un vieux fiacre. [...]

Combien de malheureux podagres vous soutiendront qu'ils ont fait du sport et vu du pays, parce qu'ils ont fait la route des Alpes en autocar ? Ce sport-là, ce n'est pas du sport. Faire comme tout le monde et « épater la galerie », c'est le seul souci de ces gens-là, qui haussent les épaules et sourient de pitié — ou de mépris — quand ils me voient arriver, voyageur cycliste, suant et poussiéreux.³⁷⁸

Les cyclotouristes se proclament conservateurs des valeurs sportives détournées par les touristes automobilistes. Comble d'horreur, la conduite automobile acquiert le statut de sport. C'est inacceptable pour les cyclistes qui n'ont cessé de démontrer ses méfaits sur la santé.

L'automane fatigue encore plus l'esprit que le corps, ce qui n'est pas peu dire, car elle le secoue terriblement, ce pauvre corps, à en juger par le nombre croissant des accouchements prématurés dont on la rend responsable. Il est vrai qu'en ce siècle où il s'agit de tout faire en vitesse, neuf mois de gestation, c'est une anomalie. Il faudra sur ce point corriger la nature.³⁷⁹

L'automobile explique donc en partie le snobisme des touristes. Privés d'effort, cloisonnés dans leur mécanique pétaradante sans contact avec l'extérieur, ils subissent un affaiblissement moral qui les amène à remettre en question la nature au profit des inventions humaines. Or, ces touristes-là sont dominants et leur essor inquiète. Le spectre de la dégénérescence apparaît :

Notre génération se sert trop exclusivement de l'auto pour faire du tourisme. La génération future et plus encore la suivante deviendront inaptes aux exercices les plus élémentaires. A la lourdeur du corps s'ajoutera infailliblement celle de l'esprit. Il est grand temps de diriger les enfants vers la marche à pied, l'alpinisme et le cyclotourisme qui sont des sports vivifiants.³⁸⁰

Le remède à cette dégradation peut donc être le tourisme à bicyclette et quelques autres pratiques de plein air. Il redonne à la France des individus sains d'esprit et de corps à la valeur

³⁷⁸ P. MARRE, « Les vacances à bicyclette », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°5, octobre-novembre 1931, p. 8-9.

³⁷⁹ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°1 et 2, janvier-février 1926, p. 12.

³⁸⁰ MONTADER et épouse, « Paris - Nice - Paris par les petites routes (2.415 kilomètres) », *La Revue du Touring-Club de France*, n°350, novembre 1923, p. 450.

éminemment supérieure à celle des « rabougris ventripotents » automobilistes « bons qu'à véhiculer leur bedaine sur les coussins d'une torpédo ! »³⁸¹.

La santé par le vélo !



GRAND CAFÉ



Ce que nous devenons,
dans l'inactivité.

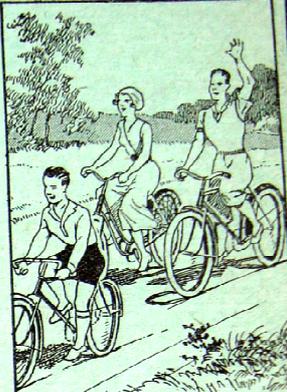
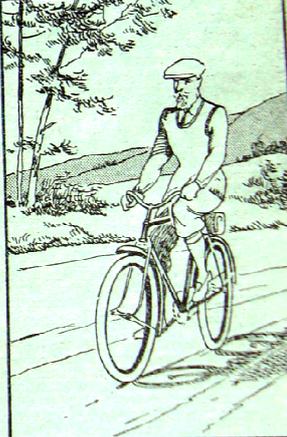
Tout le monde veut rajeunir. Commençons d'abord par ne pas vieillir. Nous vieillissons souvent à la fleur de l'âge, faute d'exercice suffisant.

Pour rester jeune jusqu'à un âge avancé, il faut soumettre journellement ses muscles à un travail raisonné. Or, nul exercice au grand air n'active mieux les fonctions nutritives, le libre jeu des poumons et le développement rationnel des muscles, que la pratique de la bicyclette.

Chez l'enfant, le cyclisme aide puissamment et agréablement au développement normal de tout l'organisme. A la femme, l'usage de la bicyclette donne vigueur et santé, sources de beauté. Chez l'homme, la pratique du vélo conserve la souplesse et l'endurance, signes caractéristiques de la jeunesse.

Avant de songer à recourir aux pharmaciens, aux médecins, aux chirurgiens, etc., pour vous rajeunir, usez d'abord de cette moderne source de Jouvence que nous avons tous à notre portée :

La bicyclette.

Ce que nous demeurons,
grâce au vélo.

Faire de la bicyclette c'est faire de la santé

La Santé par le vélo ! *Le Chasseur français* (n°540, mars 1935)

L'enfant bourgeois habitué à la voiture deviendra un gros vieillard obèse à la santé fragile. Il fréquentera les cafés en supportant mal la chaleur. L'enfant que les parents emmènent faire des voyages à bicyclette demeurera vigoureux et proche de la nature. C'est

³⁸¹ M. GAY, « Frère, il faut mourir... », *Le Cycliste*, n°3 et 4, mars-avril 1923, p. 40.

pourquoi il est nécessaire de sensibiliser les pères et les mères à cette problématique pour les inciter à préférer le vélo à l'auto.

*Non, ce n'est pas dans les familles où l'on pédale qu'on trouve des Lidas et des cynomanes, non plus que des éthéromanes et des buveuses d'apéros ; on y trouve de futures bonnes mères de famille et de futurs bons citoyens, travailleurs, producteurs dont la France a besoin.*³⁸²

Les automobilistes forment une classe de dépravés, corrompus, à l'esprit faible et mou. Ils se complaisent dans la facilité et le confort. Leur préférence se tourne vers l'alimentation plutôt que vers le « vrai » sport. Un cyclotouriste, et de façon plus large quelqu'un qui exerce une réelle activité physique, a plus de valeur au-delà des différences de classe. Fréquenter un milieu naturel ne suffit pas. Les cyclotouristes considèrent que les automobilistes n'ont aucun mérite à gravir un col, tractés qu'ils sont par leur véhicule :

*Nous sommes au Lautaret où il y a foule... Savent-ils seulement ceux que leur X CV a hissé jusqu'à 2058 mètres, pourquoi ils sont ici ? [...] Mais Loulou, en l'espèce de mari, fait la sourde oreille, il veut voir les coureurs, dit-il... Comprendra-t-il pourquoi son enthousiasme n'a trouvé que notre mépris ?*³⁸³

Tels les aventuriers ou les écrivains du voyage de renom avant eux³⁸⁴, les cyclotouristes en viennent à rejeter le terme de « touriste » qui devient péjoratif. Les villégiateurs sont considérés comme des « oisifs et profiteurs quelconques »³⁸⁵. Le cyclotourisme s'en démarque en instaurant ses propres valeurs. Ce loisir sportif est source de santé : « En faisant du tourisme à bicyclette, vous vous sentirez jeunes toujours, car vous garderez les mêmes aspirations, les mêmes élans que la jeunesse »³⁸⁶. Cet argument est commun chez tous les cyclotouristes, même pour les plus sceptiques envers l'aspect sportif comme Jacques Colace qui reconnaît qu'il s'agit d'un exercice excellent « puisque pratiqué en plein air »³⁸⁷. Comme

³⁸² VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°5 et 6, mai-juin 1926, p. 43.

³⁸³ F. FERLAY, « Une première excursion cyclo-alpine au col d'Arsine », *Cyclotourisme*, n°120, novembre 1937, p. 232-234.

³⁸⁴ S. VENAYRE, *Panorama du voyage (1780-1920). Mots, figures, pratiques*, Paris, Les Belles Lettres, 2012 et *Rêves d'aventures, 1800-1940*, Paris, La Martinière, 2006.

³⁸⁵ A. BULTEAU, « Dans les Vosges à vélo ou une excursion manquée », *La Pédale*, n°34, 13 mai 1924, p. 26-27.

³⁸⁶ M. JOYEUX, « Le Cyclotourisme. Son rôle, son idéal », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°37, août 1934, p. 1-3.

³⁸⁷ J. COLACE, « Tourisme et Cyclotourisme », *La Pédale Touristique*, n°12, 8 mars 1933, p. 7-8.

pour la vitesse et les émotions sportives, certains n'hésitent pas à en faire une spécificité cycliste contre les autres pratiques touristiques.

L'autonomisation du cyclotourisme passe par sa prise de distance avec ses rivaux. Contre l'automobilisme et le tourisme bourgeois, les cyclotouristes opposent la vitesse raisonnable, la poésie, les joies de l'effort et les bienfaits de ce sport sur la santé. Surtout, ces spécificités entraînent un sentiment de dignité supérieure qui affirme hautement le terme « cyclotouriste » contre le « touriste ». Cette prise de distance et la mise en avant de l'effort physique demande d'interroger un éventuel rapprochement entre le voyage cycliste et l'aventure sportive.

2) Aventure sportive ou tourisme culturel ?

Valérie Boulain a démontré que la terminologie de la presse de l'Entre-deux-guerres tendait à caractériser les voyageuses du lointain comme des « sportives » après avoir été des « exploratrices » durant la période dite de la Belle Epoque³⁸⁸. L'aventurier moderne est celui qui établit des performances remarquables dans des conditions contraignantes plus qu'il ne découvre des territoires nouveaux. Le fait que les cyclotouristes tournent le terme « touriste » à la forme péjorative révèle-t-il un glissement vers l'aventure ?

2.1 Tourisme actif

Il est important de rappeler que le cyclotourisme se définit en premier lieu comme une pratique non compétitive. La distinction des trois catégories cyclistes — utilitaire, compétitive et touristique — n'est jamais remise en cause. Le tourisme à bicyclette bourgeois a toujours cherché à se démarquer du cyclisme de compétition et de ses athlètes issus de classes inférieures. Les cyclotouristes de l'Entre-deux-guerres héritent de cette tradition. La branche de la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme ne cesse de critiquer les pratiques de l'Union Vélocipédique de France qui promeut le cyclo-sport basé sur des concours et des remises de prix. Les affiliés de la F.F.S.C. revendiquent la pratique d'un « vrai » cyclotourisme, fondé sur l'entretien du corps et de l'esprit : un « sport intelligent »³⁸⁹ en somme. Si l'effort physique est central, il doit être désintéressé, dans la tradition du

³⁸⁸ V. BOULAIN, *Femmes en aventure. De la voyageuse à la sportive (1850-1936)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.

³⁸⁹ A. CAZANAVE, « Le Cyclotourisme », *Cyclotourisme*, n°115, juin 1937, p. 119-120.

sportsman. De nombreux articles rappellent l'importance de ne pas adopter une allure volontairement rapide pour imiter les coureurs cyclistes. Les épreuves sur route sont moquées pour la persistance de l'interdiction du dérailleur par Henri Desgrange, directeur de *L'Auto*, journal organisateur. Néanmoins, le Tour de France demeure un événement incontournable pour tous les cyclistes. Lorsque Marcel Joyeux, qui déplorait pourtant la décadence du sport, quitte la Touraine pour les Alpes en juillet 1934, le passage des coureurs figure à son programme d'excursion³⁹⁰. Beaucoup sont admiratifs de l'effort des coureurs. Paul de Vivie l'accepte dans le tourisme à bicyclette s'il est raisonné et occasionnel. Il est hors de question de faire d'un voyage cyclotouriste une course de vélo. En revanche, un voyage cyclotouriste peut, de temps en temps, comprendre une petite course :

Un peu plus loin, un cycliste local nous dépasse en fanfaronnant ; nous allions pourtant bien à 20 à l'heure ; stimulés, nous activons pour ne pas nous laisser trop distancer et aussi parce que nous sentons nos réserves intactes et que nous pouvons dépenser quelques calories sans non appauvrir. [...]

*Des stimulants de ce genre sont utiles au cours d'une randonnée à la condition qu'on se sente de l'énergie de reste pour finir l'étape et qu'on reste toujours en-dedans de ses moyens.*³⁹¹

Même celui dont le crédo est de ne jamais pédaler par amour-propre ne se laisse pas dépasser sans réagir. C'est la preuve d'une différence entre le discours et la pratique réelle. Les cyclotouristes ne se mettent peut-être pas « à la planche » mais ils sont bel et bien influencés par les coureurs, aventuriers modernes. Cette dimension est surtout perceptible dans les récits d'ascension :

*Alors là commence une côte qui se « pose là », ce n'est pas une route, mais un petit chemin qui monte à l'hermitage nommé plus haut ; il faut mettre un bon coup et appuyer dur sur les pédales ; je monte tout le raidillon en « danseuse », à la « Francis » et arrivé devant le vieil hermitage je mets pied à terre. Encore un petit effort et je serai au but, j'attrape mon vélo sur le dos et je me mets en devoir d'escalader le talus haut de 4 mètres environ, le terrain est glissant et je manque plus d'une fois de m'étaler, enfin me voilà en haut ; ouf !!*³⁹²

Par leur exigence, les montées donnent au cycliste le sentiment de partir dans une aventure incertaine faite d'obstacles à franchir. Cette aventure séduit en particulier ceux que

³⁹⁰ M. JOYEUX, « Dix jours dans les Alpes », *Union Cyclotouriste de Touraine*, novembre 1934, p. 1-7.

³⁹¹ VÉLOCIO, « Randonnées préparatoires », *Le Cycliste*, n°1, 2 et 3, janvier-mars 1920, p. 10.

³⁹² Un Pédaleur, « Une bonne petite Balade », *La Pédale*, n°11, 4 décembre 1923, p. 25.

l'on pourrait nommer les cyclo-montagnards pour qui relief et difficulté de la pente sont des éléments clefs de leur voyage. Les Stéphanois et leurs élèves ne sont pas les seuls concernés. Les cyclotouristes de l'Union Cyclotouriste de Touraine ne sont pas réputés pour leur obsession des pentes. Pourtant, même ce club en fait un élément constitutif du cyclotourisme :

*Le cyclotourisme ne comporte-t-il pas pour une part accessoire quoique indispensable, le plaisir de l'effort raisonnable et joyeusement consenti.*³⁹³

Les reliefs ne s'imposent pas. Ils sont recherchés :

*Nous avons choisi cette direction pour les difficultés de la montagne, aussi les voyons-nous arriver sans ennuis mais plutôt avec joie. Nous savons, par expérience, que c'est là seulement, après avoir vaincu, que nous vivrons pleinement, une fois encore, de belles vacances.*³⁹⁴

Les références guerrières sont nombreuses. Il s'agit bien de « vaincre » la montagne. Chaque ascension est un adversaire à surmonter. Le voyageur relate une joyeuse bataille consentie. Elle commence par le décompte des augures, la fortune ou l'infortune sont mobilisées fréquemment dans ce genre de récits. Les cyclotouristes regardent vers le ciel, comme Simone Guillen avant d'affronter les cols pyrénéens :

*Comme à Cauterets, pluie d'orage en arrivant, et de nouveau, temps splendide le lendemain. Nous sommes vraiment protégés des Dieux*³⁹⁵

Quatre divinités sont concernées. Phébus est le plus populaire. Il apporte le soleil bienfaisant qui accompagne le sportif au cours de l'ascension. Jupiter-Pluvius et Eole personnifient la pluie et le vent : les ennemis héréditaires du cycliste. Ils dressent des obstacles pour entraver sa progression. En plus de la pente, c'est contre eux qu'il faut livrer bataille. Paul de Vivie la perd contre Eole :

Il fallut en rabattre, mon adversaire ne fut pas dupe de mon habile manœuvre : de violent, il devint sournois et me dressa embuscades sur embuscades ; par trois fois, il m'envoya dans le fossé ou par-dessus le talus. Il m'attendait au coin d'un bois, d'une maison, à un tournant brusque de la route

³⁹³ R.L., « Excursion en Normandie », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°17, décembre 1932, p. 5.

³⁹⁴ M. et Mme RÉMY, « Souvenirs de Vacances », *Le Cycliste*, n°1, janvier 1938, p. 32.

³⁹⁵ S. GUILLEN, « Les Pyrénées en Tandem », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 8-11.

*où j'arrivais sans méfiance, et vlan ! il m'assaillait de tous les côtés à la fois. Pas de résistance possible, la culbute était inévitable.*³⁹⁶

La force ne permet pas de venir à bout de d'adversaires aussi coriaces. Le cyclotouriste doit se montrer tacticien :

*Jupiter-Pluvius nous surveille d'un œil narquois, mais profitant d'un moment de distraction de sa part, nous appuyons sur nos pédales et arrivons à Saint-Béron. Quand notre persécuteur s'aperçut de notre fuite, il ouvrit à nouveau ses écluses, pendant que son artillerie déclenchait un violent tir de barrage. Mais trop tard, nous étions retranchés dans un petit café.*³⁹⁷

Les escaladeurs se transforment en héros de leur propre combat contre la pente et les conditions climatiques difficiles. A ces obstacles de la nature, le cyclotouriste oppose la vertu du courage, de la persévérance et du non renoncement, parfois malgré les conseils d'individus bien intentionnés mais étrangers à la bulle cyclotouriste. Ainsi, passant outre l'avis protecteur de leur aubergiste corse, le couple Bouillon part en tandem à l'assaut du col du Vergio enneigé, malgré le froid, l'épaisseur de neige et le vent glacé³⁹⁸. Au sommet, la conquête s'achève. Le cyclotouriste se laisse emporter par le sentiment de triomphe comme cette néophyte :

*J'ai escaladé le col de l'Epine en surplus. C'est un vrai col celui-là, avec [...] ses sévères raidillons et ses pentes insensibles qui vous font une guerre d'usure démoralisante. C'est une de mes premières grandes jouissances que d'avoir eu la puissance et surtout le « cran » suffisant pour dompter la lassitude et l'énervement qui vous vident sur le talus de la route. [...] J'en jouis rétrospectivement, car alors, je les trouvais bien dures à mes muscles mal entraînés, ces routes assoiffées, à la pente inexorable.*³⁹⁹

La montagne correspond à un défi qui nécessite le dépassement de soi. La surmonter permet d'acquérir une confiance en ses capacités. C'est une satisfaction et une fierté personnelle, surtout quand le combat a été rude. Tous les cyclotouristes ont pour principe fondamental de ne jamais descendre de vélo dans une côte.

³⁹⁶ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1926, p. 97.

³⁹⁷ H.J..., « Randonnée sous la pluie », *Le Cycliste*, n°1, mars 1932, p. 15.

³⁹⁸ M. et Mme BOUILLON, « Sur les routes de Corse. Dans la neige au Col du Vergio », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°82, juin 1938, p. 4-5.

³⁹⁹ MAGDA, « Il y a six mois que je suis née... », *Le Cycliste*, n°2, février 1938, p. 71.

*Jugez ! Pont du Ger (650 m.), col de Portet-d'Aspet (1.069 m.). Ce qui représente une belle élévation, une pente d'une moyenne de 10 % avec maximum de 17 %. Je passe sur le 2 m. 60, [...]. Je m'élève lentement avec l'idée bien arrêtée de ne pas mettre pied à terre dans le mauvais passage.*⁴⁰⁰

L'inverse représente une capitulation partielle qui touche l'amour-propre. Cela revient à reconnaître que la pente a été plus forte. La côte est franchie « sans gloire », comme le dit Marie-Louise Vergnes qui a dû finir une côte bretonne à pied⁴⁰¹. Au sommet, l'orgueil l'emporte. Le sentiment de victoire s'allie à l'émotion sportive qui se ressent à l'arrêt de l'effort :

*Je m'assieds sur le bois rugueux d'un banc et demeure un moment immobile, peut-être étonné de cette subite inaction après l'effort brutal, mais sûrement rempli de cette joie que seule peut vous donner la conquête des cols et des cimes.*⁴⁰²

La montée d'un col peut être comprise, de façon très allégorique, comme une offrande à Morphée, la quatrième grande divinité des cyclotouristes. L'« agréable fatigue »⁴⁰³ offre la garantie d'un sommeil profond et agréable. Néanmoins, la modération est nécessaire comme le rappelle Vélocio :

*Quel bien-être du corps, quel délassement de l'esprit succèdent à un effort poussé un peu loin, sans dépasser toutefois les limites raisonnables !*⁴⁰⁴

Effectivement, un cyclotouriste doit toujours conserver des forces en prévision du retour. Dans le cas contraire, il se retrouve à la merci de « l'Homme au marteau », c'est-à-dire la fatigue, qui le frappe alors qu'il pédale toujours. Ce cas de figure est dangereux pour la sécurité du cycliste et pour sa santé.

Il est possible d'effectuer des défis sportifs en-dehors de la montagne. Une diagonale est une véritable aventure qui procure également des émotions intenses en se déroulant essentiellement sur des portions planes. Robert Berton relie en quatre jours Strasbourg à « Hendaye la blanche (1.241 kilomètres), qui, dans le calme du couchant, voit arriver un

⁴⁰⁰ R. DORBES, « Col de Portet-d'Aspet », *La Pédale Touristique*, n°301, 5 octobre 1938, p. 7.

⁴⁰¹ M.L. VERGNES, « En Bretagne », *Le Cyclotouriste*, n°75, juillet-août 1938, p. 8-10.

⁴⁰² L. AUVERGNE, « Une randonnée à bicyclette à travers le Dévoluy », *La Revue du Touring-Club de France*, n°487, juin 1935, p. 210.

⁴⁰³ JEAN, « A tandem dans le Vexin », *La Pédale Touristique*, n°145, 25 septembre 1935, p. 14.

⁴⁰⁴ VÉLOCIO, « Col du Rousset -- Foret de Lente », *Le Cycliste*, n°6 et 7, juillet-août 1919, p. 82.

cycliste poussiéreux, fourbu, mais très content de lui, et c'est quelque chose que la satisfaction personnelle »⁴⁰⁵. La montagne apporte une autre récompense non négligeable : plus le cycliste monte haut, plus le panorama est grandiose. Au relâchement de l'effort et à la fierté d'avoir vaincu la difficulté s'ajoute l'excitation de l'œil. C'est la combinaison parfaite.

*Les montées sont parfois très rudes, mais partout le coup d'œil dédommage de l'effort. Bien des fois j'étais resté en extase devant certains sites ; [...] peut-être parce que j'y avais peiné ?*⁴⁰⁶

La joie de l'effort et la joie du panorama se renforcent l'une et l'autre. Le sport procure des impressions visuelles plus grandes mais il ne faut pas négliger la réciprocité. La quête du beau panorama est certainement la motivation la plus importante d'une ascension. Sans vue dégagée, le cyclotouriste ne se sent pas récompensé et gravir des pentes difficiles perd de son sens :

*Au fait, je me demande pourquoi j'ai entrepris de monter [au col du Béal], la visibilité étant à peu près nulle. Par intermittence, cependant, j'ai pu entrevoir entre deux nuages la cime de Pierre-sur-Haute. Enfin, à deux kilomètres du col, je fais demi-tour, pourquoi aller jusqu'en haut pour voir de la brume ?*⁴⁰⁷

Pour être agréable, une côte doit offrir une visibilité parfaite sur le paysage. Ce n'est pas le cas du col des Ares et du Portet-d'Aspet où il y a « trop de forêt, plus de panorama »⁴⁰⁸. L'ascension ne doit pas non plus se résumer à son sommet. La vue doit être belle tout du long afin de distraire le cycliste de l'effort intense qu'il produit. Naturellement, c'est au plus haut point que s'effectue le relever méticuleux des caractéristiques géographiques du paysage. La haute montagne a pour cela un avantage considérable. Les cyclistes grimpent si hauts qu'ils ont le sentiment de dominer le monde en contrebas. Le panorama du Furkahorn (3026 mètres), qui surplombe le col de la Furka reliant les cantons du Valais et d'Uri, est un exemple de vue remarquable par son étendue et sa diversité :

En bas, le ravin désolé du Mutthorn offre une belle pente pour les skieurs, la vallée du Rhin s'enfuit dans la brume vers l'Est, l'énorme mur du Finsteraarhorn occupe un quart de l'horizon, à

⁴⁰⁵ R. BERTON, « Du Rhin à la Bidossa », *Cyclotourisme*, n°59, octobre 1932, p. 167.

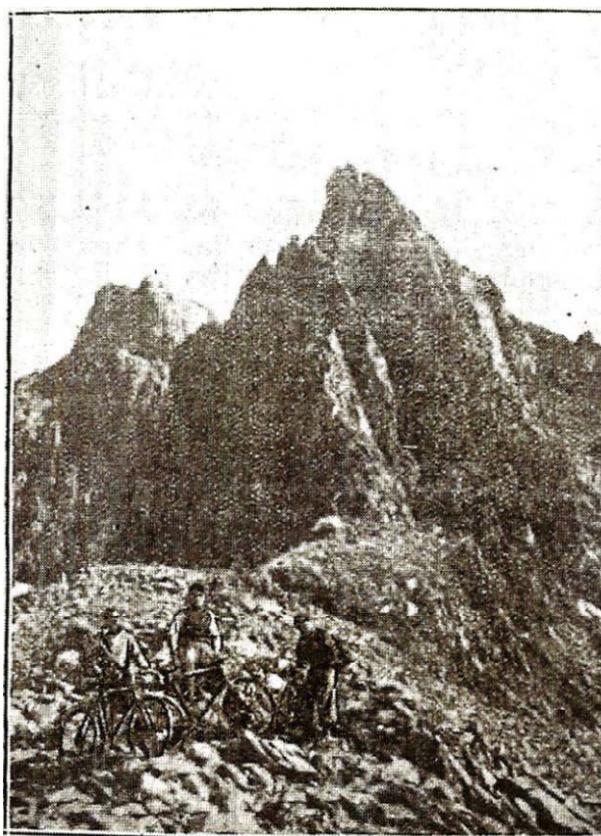
⁴⁰⁶ M. GRANDJEAN, « Excursion Cyclo-Pédestre à travers le Cézallier », *La Pédale Touristique*, n°150, 30 octobre 1935, p. 10.

⁴⁰⁷ C. LACROIX, « Du Col du Béal au Jura », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1920, p. 92.

⁴⁰⁸ P. MARRE, « De Paris aux Pyrénées », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1927, p. 64.

*l'opposé du Rhin c'est notre Rhône qui s'estompe à l'Ouest dans son lointain bleuté, mais ce qui attire le regard c'est cette pyramide violette émergeant au-dessus d'autres cimes ; vous avez deviné le Cervin.*⁴⁰⁹

Les cyclotouristes sont des « conquérants de paysages »⁴¹⁰. Ils ne plantent pas de drapeau pour signifier leur victoire mais, en touristes, ils l'immortalisent au moyen de la photographie qui fait figure de preuve, de trophée et de souvenir. Elle illustre un besoin de reconnaissance de l'exploit, pour le montrer à sa famille et ses amis. La carte postale joue un rôle similaire. C'est un « témoin de notre passage »⁴¹¹. La photographie prise au sommet d'un col ou d'un mont n'a pas exactement la même fonction qu'un cliché de paysage. L'esthétisme est secondaire. Il est d'ailleurs essentiel, si les cyclistes voyagent en groupe, qu'ils apparaissent sur l'image.



Col de la Temple et pic Coolidge (cliché Bellet)

Photographie de Lyonnais ayant ouvert la voie du col de la Temple aux cyclotouristes. Publiée dans *Le Cyclotouriste* (1937)

⁴⁰⁹ H. BRUN, « Cols Italo-Suisses », *Le Cyclotouriste*, n°39, mai-juin 1932, p. 9.

⁴¹⁰ A. CAZANAVE, « Le Cyclotourisme », *Cyclotourisme*, n°115, juin 1937, p. 119-120.

⁴¹¹ E.B., « Notes de randonnée... à la manière de l'E.S. », *Le Cyclotouriste*, n°40, septembre-octobre 1932, p. 9.

La traversée du Massif des Ecrins-Pelvoux par le col de la Temple (3322 mètres) est l'exemple le plus extrême du goût de conquête des cyclotouristes pour les ascensions⁴¹². Une telle épopée empiète sur le domaine de l'alpinisme. Elle est inédite et ouvre la voie à de futures expéditions, en théorie du moins. Dans les faits, il existe peu de candidats pour escalader et traverser les glaciers avec une bicyclette sur le dos. Toujours est-il que cet exploit mérite d'être fixé sur la pellicule. Le pic Coolidge en arrière-plan donne à cette traversée le cachet d'une aventure épique.

Cette dernière pratique illustre le besoin de recherche permanente de nouvelles expériences physiques et émotionnelles. Le goût des cyclotouristes pour la montagne et les défis physiques expliquent l'essor des randonnées cyclo-muletiers. Cette pratique consiste à emprunter les sentiers muletiers des cols de montagne. Ceux-ci ne sont pas bitumés, parfois pas même aménagés sous forme de piste. Ces chemins ne paraissent accessibles qu'aux randonneurs pédestres. Pourtant, certains cyclotouristes s'y aventurent. La difficulté de ces ascensions fait leur charme comme le symbolise le col cyclo-muletier emblématique : le Parpaillon (2.780 m). En 1924, Gaston Clément avait pourtant averti de son manque d'intérêt touristique :

*Le Parpaillon est non seulement d'accès difficile, mais il ne récompense pas par de beaux panoramas du mal qu'on s'est donné pour y parvenir. Le parcours est banal et la vue au tunnel est restreinte. Il ne reste à ce col que le mérite d'être un des plus élevés de France, à 8 mètres près, l'égal du Galibier et d'établir une communication entre la vallée de la Durance et celle de l'Ubaye.*⁴¹³

En 1928, l'ascension du Parpaillon par Georges Grillot et Philippe Marre connaît un écho retentissant. Ce lieu marquant par son altitude et son tunnel caractéristique devient le lieu de pèlerinage forcé des cyclo-montagnards. Le Groupe des Montagnards Parisiens met en place un livre d'or à Crévoux d'où démarre la montée. Chaque cycliste qui l'entreprend peut le signer ou laisser un commentaire. « En lançant le Parpaillon, Grillot et Marre ont donné un nouvel élan au cyclotourisme en montagne et l'ont ouvert à des pratiquants plus jeunes »⁴¹⁴. Dès le début des années 1930, d'autres cols muletiers sont conquis. A la fin de la décennie, des rubriques dédiées aux sentiers muletiers sont instaurées dans *Cyclotourisme* (« La

⁴¹² L. BELLET, *Le Cyclotouriste*, n°70, septembre-octobre 1937, p. 10-11.

⁴¹³ G. CLÉMENT, « Les Alpes à bicyclette en 21 jours. De Chamonix à Avignon par Nice (1.300 kilomètres, 17.000 mètres d'élévation) », *La Revue du Touring-Club de France*, n°358, juillet 1924, p. 327-333.

⁴¹⁴ R. HENRY, *Histoire du Cyclotourisme*.

Chronique des Cols ») et *Le Cycliste*. Cette pratique s'étend mais reste réservée à quelques fans de l'effort physique intense.

Pour être tout à fait complet sur l'aventure montagnarde, il est nécessaire de parler de l'autre versant. L'ascension procure des sentiments exceptionnels et la descente tout autant. Seulement, cette dernière est plus rapide et moins physique. Les récits retiennent davantage la difficulté de la montée et expédient la descente en quelques mots. Pourtant, elle est parfois plus aventureuse car le risque de chute y est plus important et la vitesse y est maximale. La descente est très valorisée dans les récits féminins, peut-être parce que leur position dans la société le leur permet tandis que l'homme est astreint à la norme virile qui le force à mettre l'accent sur l'effort physique. Ainsi, une convertie au tourisme à bicyclette écrit à une amie : « je t'avoue que je préfère les descentes, surtout pour la griserie qu'elles procurent »⁴¹⁵. Dans le même registre, Simone Guillen révèle son effroi dans la descente du col d'Aubisque⁴¹⁶. L'évasion est totale dans ces portions de route qui requièrent une attention maximale de la part du cycliste. Le vent qui bourdonne dans les oreilles et frappe le visage matérialise l'impression de vitesse.

Le cyclotourisme en montagne est-il pour autant une aventure ? Ce terme est utilisé quand il s'agit de défi et surtout d'imprévu. Celui-ci suscite l'excitation et est même qualifié en termes élogieux.

*On admet généralement qu'un touriste-cycliste, digne de ce nom, ne saurait déceimment se mettre en route sans avoir préparé son itinéraire [...]. Tout cela est fort bien, car l'imprévu est réduit au minimum ; mais la fantaisie a de l'attrait, et ne pensez-vous pas que voyager à l'aventure, en direction des principaux points préalablement choisis, a bien son charme ?*⁴¹⁷

Pourtant, ce point de vue enthousiaste annonce lui-même les limites de l'imprévu. Il n'y a pas de perte de repères. Même si le voyageur est confronté à l'inédit, il a l'assurance d'avoir préparé son voyage. Il emporte toujours une carte et des guides avec lui :

⁴¹⁵ MARINETTE, « Lettre à Lily ou... une conversion au cyclotourisme à deux », *La Pédale Touristique*, n°114, 20 février 1935, p. 2.

⁴¹⁶ S. GUILLEN, « Les Pyrénées en Tandem », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 8-11.

⁴¹⁷ J. BERNARD, « De Lyon au Croisic par l'Auvergne et Rocamadour », *Le Cycliste*, n°9 et 10, septembre-octobre 1923, p. 99.

*Les guides Joanne, avec le concours desquels, je prépare presque toutes mes excursions ; y ajouter l'appoint indispensable des cartes Michelin. A noter aussi, que pour certaines régions, les guides Pol (Lyon) ont des précisions plus grandes au point de vue cartographique.*⁴¹⁸

Il possède aussi un matériel adapté qui lui permet d'éviter les risques. Dans les années 1920, la plupart des cyclotouristes possèdent plusieurs bicyclettes qu'ils utilisent selon les circonstances. Un Parisien recommande pour les sorties dominicales autour de la ville d'utiliser une bicyclette de tourisme à trois vitesses ou « bicyclette de ville, propre, de ligne élégante, avec freins anglais et guidon relevé ou droit ». Pour la montagne, il faut un vélo très robuste, facile à réparer par les moyens du bord ou chez le forgeron du village, avec dérailleur de chaîne six développements, 2 porte-bagages, freins puissants, ralentisseur⁴¹⁹. On note au passage la distinction entre la bicyclette à connotation élégante et le vélo caractérisé par sa robustesse. Le choix du matériel permet d'éviter les désagréments. Cela ne concerne pas que la machine :

*Notre paquetage consistant en cartes, appareils photo, linge de rechange, provisions de bouche, trouvait sa place dans un sac d'alpiniste.*⁴²⁰

Ce néophyte montre le bon exemple en emportant avec lui une logistique importante afin de limiter la part d'incertitude du voyage. Les cyclotouristes sont reconnaissables à leur bagage conséquent. Ce paquetage ne comprend pas de matériel de survie. Une large part est consacrée à des outils exclusivement touristiques comme l'appareil photo. L'imprévu est à la fois charmant et contraignant. « Autant il est agréable d'aller à la découverte dans certaines circonstances, autant il faut se défier de ces fugues hors d'un itinéraire bien étudié »⁴²¹ car elles conduisent à la fatigue et à la frustration. L'évasion peut être gâchée. Dans la perspective d'éducation touristique, le cyclotouriste peut se montrer courageux mais jamais imprudent. Les passages délicats, comme par exemple celui du glacier de la Temple sans crampon⁴²², s'effectuent avec de grandes précautions. En général, l'auteur du récit regarde ses camarades s'amuser à des pratiques plus risquées comme couper à travers champ, mais lui-même rappelle qu'une mauvaise chute est vite arrivée. L'imprévu est donc relatif, il peut être parfois

⁴¹⁸ J. CHAMPIN, *Le Cyclotouriste*, n°40, septembre-octobre 1932, p. 6.

⁴¹⁹ DÉSEQUELLE, « En pays Chartrain », *La Revue du Touring-Club de France*, n°348, août-septembre 1923, p. 363-364.

⁴²⁰ C..., « Vercors et Diois. Premières impressions de cyclotourisme », *Le Cycliste*, n°1 et 2, janvier-février 1926, p. 6.

⁴²¹ J. CHAMPIN, « Autour du Puy (Haute-Loire) », *La Pédale Touristique*, n°281, 11 mai 1938, p. 5.

⁴²² L. BELLET, *Le Cyclotouriste*, n°70, septembre-octobre 1937, p. 10-11.

un simple retard sur l'horaire. Les récits de voyage sont ponctués de ces petites péripéties où le voyageur est temporairement dans l'incertitude. Ce sont des faits marquants de l'excursion, ils font partie du divertissement. On ne peut réellement parler « d'aventure » au singulier mais plutôt d'une série de petites aventures originales : paysans hostiles en Cerdagne, agression par un fou et confrontation à un incendie en Corse, chute due à un mulet en Algérie ou fuite forcée devant une charge de vaches en Vendée sont quelques uns des innombrables exemples aventureux qui agrémentent le voyage et dont les cyclotouristes se souviennent longtemps. Un campeur tourangeau réveillé en pleine nuit par l'envol de sa tente, emportée par la tempête, conclut avec philosophie :

*Les péripéties et les détails de ce voyage constituent pour moi un charmant livre de souvenirs que je rouvrirai toujours avec plaisir.*⁴²³

Le voyage à bicyclette reste dans la simplicité des aventures. Le défi est attrayant mais il n'est pas nécessaire. Le simple fait de partir suffit. Le contenu d'une discussion entre cyclotouristes, donc des centres d'intérêts communs, est décrit par Paul de Vivie : « Incidents de route, régions explorées, bagages, pneumatiques, machines, etc. »⁴²⁴. Les incidents de route arrivent en première position. Ce n'est pas un hasard. Une crevaison, une chute ou une rencontre malheureuse forment l'originalité d'un voyage. Le paysage, la mécanique et la logistique sont des éléments permanents. Les entraves surviennent inopinément.

*Nous pensons, nous-mêmes, que les aventures désagréables contribuent, au même titre que les autres, à rendre nos sorties intéressantes et que, même la pluie maudite joue son bout de rôle dans la saveur du cyclotourisme.*⁴²⁵

Une crevaison a un pouvoir d'évasion égal à celui d'une difficile ascension. Plus la réparation est difficile et plus l'incident prend de l'importance au sein d'un récit, écrit ou oral. Elle devient finalement une anecdote amusante. Il faut se garder de prendre trop au sérieux le désir d'aventure des cyclotouristes. Le tourisme à bicyclette est un loisir. Il a une fonction ludique qui est perceptible lors des voyages de groupe. Faire la course en cyclotourisme ne correspond pas à l'aventure épique et sérieuse de la compétition cycliste : c'est un jeu.

⁴²³ P.D., « De Tours à Saint-Malo et retour », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°11, juin 1932, p. 15.

⁴²⁴ VÉLOCIO, « Col du Rousset -- Foret de Lente », *Le Cycliste*, n°6 et 7, juillet-août 1919, p. 80.

⁴²⁵ M. COQUILLAT, « Nantua - Grenoble, par les Aravis et le Glandon », *Cyclotourisme*, n°60, novembre 1932, p. 181.

*Arrivés en haut, histoire de se rafraîchir. Lippold et moi faisons un petit sprint sur 500 mètres. [...] Dans le but de nous faire une blague, ce vieux Cantin essaya de nous semer. Il n'y réussit qu'en partie tout en nous faisant passer un drôle de quart d'heure. Les cyclotouristes intégraux nous blâmeront peut-être et nous traiteront de courseux. Il faut nous excuser, nous sommes jeunes, et, de temps en temps, une pareille fantaisie ne fait pas de mal.*⁴²⁶

De plus, l'image du voyageur du lointain n'est pas nécessairement positive comme le montre cette remarque de Francisque Ferlay, qui doit faire face à la méfiance de son hôte :

*Il nous prenait pour des globe-trotters et s'imaginait que nous allions en paiement lui offrir des cartes postales, [...] j'essaie de lui faire comprendre la mentalité des cyclotouristes et l'invite à ne pas les confondre avec des globe-trotters étrangers vivant parfois, disons le mot, de « resquille ».*⁴²⁷

Cela met les choses au point : ce sont des cyclotouristes, pas des aventuriers qui entreprennent le tour du monde. Le voyage cyclotouriste n'est pas une aventure. Le retour au travail à court terme est planifié. Le voyage est une parenthèse. L'évasion doit rester provisoire. Les cyclotouristes ont certainement un goût pour l'aventure. Ils admirent probablement certains aventuriers dont ils ont lu les récits. Ils cherchent parfois à les imiter, à s'en rapprocher à tel point qu'un non averti ne voit pas la différence. Mais eux-mêmes la connaissent. Certains attributs les rangent bien dans les rangs des touristes : l'utilisation récurrente de la photographie, le guide de voyage, le temps limité et le fait de rester sur les sentiers battus. En effet, le voyage cyclotouriste suit une route tracée, même quand il s'agit de simples chemins pierreux pour les randonneurs pédestres. L'état de la route est toujours une préoccupation majeure du récit. La finalité du cyclotouriste escaladant les cols demeure la vue, sens dominant du touriste.

Plus que des aventuriers, les cyclotouristes se rapprochent des alpinistes. Certains voyages mélangent les deux pratiques. L'excursion au col de la Temple relève davantage de l'alpinisme que du cyclotourisme puisque les bicyclettes sont à peine utilisées pendant la traversée. C'est une pratique à la mode. L'Entre-deux-guerres est l'époque de la conquête des faces nord, notamment celles du Cervin (1931), de l'Eiger et des Grandes Jorasses (1938). Chaque nation envoie ses champions pour les vaincre. Francisque Ferlay ne cache pas sa

⁴²⁶ E. LETOREY, « Un beau voyage en Savoie et en Dauphiné », *Le Cyclotouriste*, n°14, mai-juin 1928, p. 66-67.

⁴²⁷ F. FERLAY, « A travers la Corse », *Le Cyclotouriste*, n°41, novembre-décembre 1932, p. 4.

motivation d' « amateur d'itinéraires inédits » dans son récit de voyage intitulé « Une première excursion Cyclo-alpine au col d'Arsine »⁴²⁸. L'ambition d'ouvrir une voie est clairement revendiquée. L'influence alpiniste se ressent dans la construction d'un album photo comme ce Lyonnais qui cherche des « vues des aiguilles d'Arve qui manquent à ma collection de clichés stéréoscopiques »⁴²⁹. Le succès des randonnées muletières s'explique aussi par le désir d'accomplir, à son niveau, des conquêtes de pics. Chaque cyclo-montagnard se forge son palmarès tel Philippe Marre :

*La Madeleine n'est pas le premier col muletier que j'ai franchi ; j'ai déjà à mon actif l'Iseran et les Rochilles, qui sont très sensiblement plus dures, et aussi le Noyer, les Champs et le Parpaillon [...]. Je vise maintenant le Bonhomme, le Pelouse, la Gemmi.*⁴³⁰

En affirmant une dignité supérieure à celle des simples touristes, les cyclotouristes effectuent une opération de distinction identique à celle adoptée par les alpinistes dès les années 1890 identifiée par Sylvain Venayre : « Eux savaient trouver « les voies peu fréquentées, éloignées des centres où l'on suit de l'œil le touriste, où l'on note ses allées et venus jusque dans les moindres détails ». Toutefois, de telles déclarations participaient pleinement de l'histoire de l'ambiguïté du tourisme, soumise depuis les origines du terme au souci de la distinction. Tout en critiquant les « simples touristes », les alpinistes n'en réalisaient pas moins l'idéal du voyage de plaisir et nombre d'entre eux racontèrent leurs courses dans les montagnes sous la forme de récits de « touristes ». »⁴³¹

L'Entre-deux-guerres affirme la spécificité du cyclotourisme. Les différents organes de diffusion développent des valeurs propres et cherchent à les transmettre à la nouvelle génération de cyclotouristes. En même temps que la pratique s'institutionnalise et que le mot lui-même devient plus qu'une appellation informelle, le cyclotourisme opère ce que toute pratique touristique effectue : se distinguer. Le « touriste » est dévalorisé. On lui retire le mérite du déplacement, car effectué sans effort physique, sans conquête de la difficulté. Les cyclotouristes se rapprochent de l'aventure sportive tout en conservant des attributs propres aux touristes. Ce loisir est conçu pour l'enrichissement du corps et de l'esprit. Il ne peut donc

⁴²⁸ F. FERLAY, *Cyclotourisme*, n°120, novembre 1937, p. 232-234.

⁴²⁹ H.J., « A travers mes souvenirs (Août 1929) », *Le Cycliste*, n°3, juillet 1932, p. 58.

⁴³⁰ P. MARRE, « Zigs-Zags en Suisse et en Savoie », *Le Cycliste*, n°6, mai 1933, p. 106.

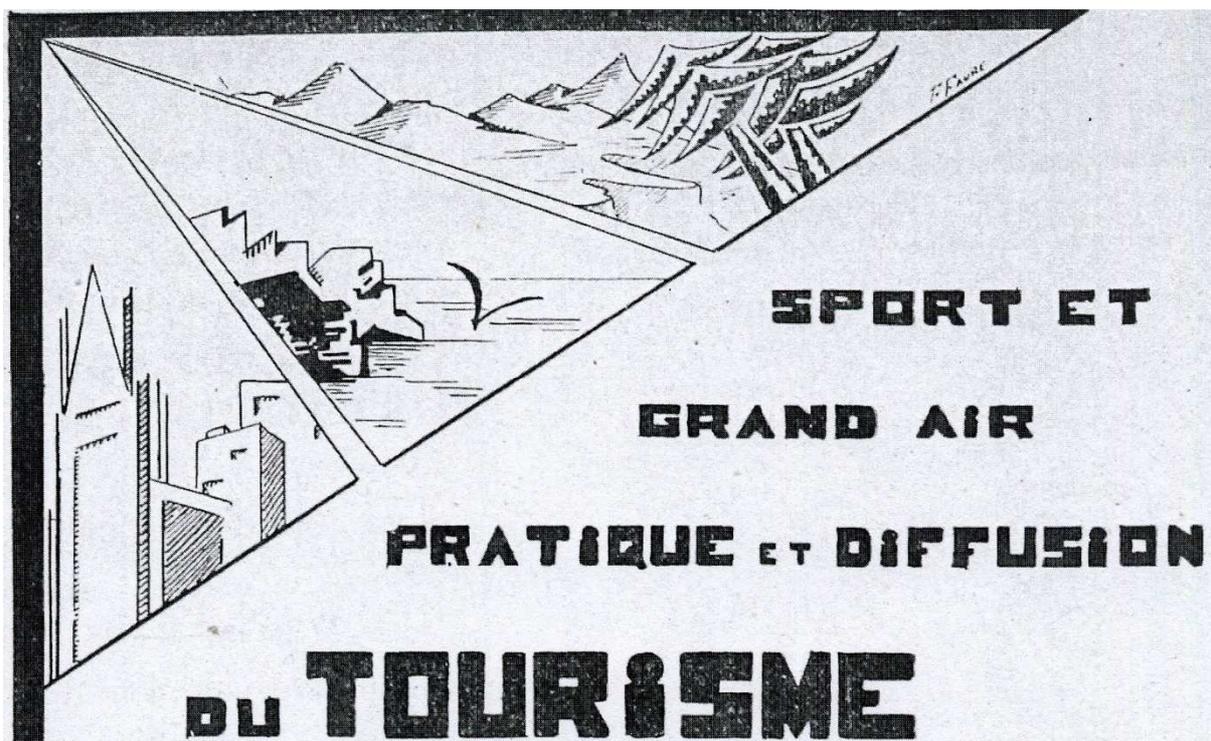
⁴³¹ S. VENAYRE, *Panorama du voyage*, p. 423.

être réduit à sa dimension sportive qui ferait d'eux des coureurs ou des disciples de l'Union Vélocipédique de France. Il doit aussi éprouver le territoire.

2.2 Tourisme culturel

Ce chapitre aborde un aspect déjà traité par l'histoire des loisirs. On y retrouve des éléments mis en évidence en particulier par André Rauch⁴³². Il s'agit de confronter cette analyse au cas spécifique des cyclotouristes. Les éléments nouveaux ne sont pas nombreux mais quelques caractéristiques se dégagent.

Le cyclotourisme prétend faire le lien entre le sport et la culture. Il n'y a pourtant rien de plus opposé que l'ascension d'un col muletier et la visite d'une cathédrale. L'état d'esprit et le lieu sont différents. Le tourisme culturel fait pourtant bien partie des trois piliers du cyclotourisme représentés sur la couverture du *Cyclotouriste*.



Les trois piliers du cyclotourisme. Couverture du *Cyclotouriste* (1932)

⁴³² A. RAUCH, « Les vacances et la nature revisitée (1830-1939) » dans Alain Corbin (dir.), *L'avènement des loisirs et Vacances en France de 1830 à nos jours*.

La ville moderne côtoie la mer et la montagne qui sont les deux pôles d'attraction principaux des cyclotouristes. Le bulletin désire couvrir toutes les richesses du pays. Pour le club lyonnais, la figuration de bâtiments en couverture est une sorte de réhabilitation. Les premières années du bulletin ont été plutôt consacrées à la montagne. A partir de 1930, il porte une attention croissante aux constructions historiques et au patrimoine. Les récits de voyage « culturels », c'est-à-dire pas seulement dédiés à l'escalade des cols et à la contemplation des paysages, se rapprochent souvent de simples itinéraires où l'influence des guides de voyage se fait sentir. Devant les monuments, les auteurs n'ont rien à ajouter à ce qu'ils ont lu autre part :

*Altdorf [...] est le pays de Guillaume Tell. Sans doute, un narrateur consciencieux et traditionnaliste devrait ici esquisser la vie du célèbre Helvète. Sans doute aussi, après avoir remonté la vallée de la Reuss, je devrais entreprendre un court chapitre d'histoire, parler des personnages illustres [...]. Mais je ne suis pas historien, je ne suis pas l'agence Cook.*⁴³³

Par conséquent, les commentaires sur les monuments sont brefs voire inexistants. Dans certains cas, la visite est éludée. Autrement, les seuls qualificatifs esthétiques sont ceux de « beau » et d' « étonnant ». Le récit évoque l'originalité architecturale de chacun (le rempart, la nef, l'autel, le clocher) et passe à autre chose. Ce genre de voyage est généralement une énumération des curiosités croisées sur le chemin. Les textes sont très descriptifs et les avis personnels réduits au minimum.

Comment décrire en quelques lignes une ville comme Troyes et ses innombrables richesses archéologiques? Chaque église, la cathédrale, la Madeleine, Saint-Jean, Saint-Nizier, Saint-Urbain, Saint-Pantaléon, Saint-Rémy, Saint-Nicolas, et aussi un petit musée de sculpture.

L'architecture romane n'est plus représentée à Troyes. Par contre, toutes les étapes du style ogival se succèdent, depuis le style pur du XIIIe siècle à la Madeleine jusqu'au flamboyant qui s'épanouit à la façade de la cathédrale, en passant par Saint-Urbain, merveille de hardiesse et de précocité. La Renaissance a édifié de beaux hôtels de pierre ou de briques : Vauluisant et ses tourelles, Marizy et sa loggia à l'italienne, Mauroy et ses galeries intérieures à l'antique. Elle s'imprègne de classicisme à la façade de Saint-Nizier ou dans les parties hautes de la tour de la cathédrale. L'hôtel de ville est une belle construction du XVIIe siècle, malheureusement délabrée. La préfecture et l'Hôtel-Dieu avec sa grille magnifique sont du XVIIIe siècle. La ruelle des Chats, obscure, écrasée par ses maisons en encorbellement dont les pignons se joignent, nous offre un

⁴³³ P. MARRE, « Zigs-Zags en Suisse et en Savoie », *Le Cycliste*, n°2, décembre 1932, p. 140.

*échantillon de pittoresque sordide. Je passe sous silence les statuettes, les vitraux, les peintures, les bas-reliefs conservés dans les églises, les richesses entassées au musée.*⁴³⁴

Cette description d'un couple d'instituteurs est l'une des plus élaborées rencontrées dans le corpus. Chaque monument a droit à un commentaire d'une phrase au maximum, ce qui est peu. Un élément récurrent est l'évocation de la période ou du siècle de construction. Il y a un attrait pour le « vieux ». L'un des seuls avis énoncés indique que l'état du bâtiment a son importance. L'abandon ou le délabrement sont déplorés. Ils empêchent de contempler une œuvre d'art dans son intégralité. Le débat sur la restauration offre des opinions divergentes. Paul de Vivie n'est « pas de ceux qui veulent mettre tout le passé sous cloche et le conserver *in aeternum* contre les forces destructives de la nature. La terre n'est pas extensible à l'infini, et si nous faisons une place trop grande aux morts, que restera-t-il aux vivants ? »⁴³⁵ Henri Chaix est davantage soucieux de l'authenticité et se montre hostile à la rénovation de l'abbaye de Montmajour :

*Mais pourquoi des restaurateurs maladroits ont-ils remis à neuf la majeure partie de mon vieux cloître ? Sont-ils donc à ce point insensibles à la poésie des pierres rongées et vénérables ?*⁴³⁶

On trouve même une position bien plus originale concernant l'église de Domfront :

*La nouvelle église, de construction récente, mérite quant à l'architecture, une mention spéciale : construite en ciment armé elle affecte la forme d'une croix grecque par l'entrecroisement dans les plans verticaux, d'arcs formant le carré central. Ces lignes modernes d'un édifice placé dans une vieille cité font critiquer. On aurait certainement préféré un pastiche. Pourquoi ? N'est-il pas préférable de marquer, nous aussi, notre passage ? Si les œuvres de nos architectes n'égalent pas celles de leurs maîtres des XII^e et XVII^e siècles, sans doute n'en sont-ils pas moins valeureux ; aux défaitistes et aux critiqueurs, je répondrai qu'ils laissent à l'histoire et à ses siècles le soin de juger notre époque.*⁴³⁷

Il existe donc des avis très divers sur cette question. Le dernier se démarque en défendant une construction moderne. Chacun a sa propre sensibilité. La culture ne se limite pas aux

⁴³⁴ M. et Mme CROZAT, « De Vitry-le-François (Marne) à Romorantin (Loir-et-Cher) », *La Revue du Touring-Club de France*, n°395, octobre 1927, p. 200.

⁴³⁵ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°3 et 4, mars-avril 1926, p. 26.

⁴³⁶ H. CHAIX, « Promenades en Provence », *Le Cyclotouriste*, n°34, septembre-octobre 1931, p. 9.

⁴³⁷ R. PERNOT, « Autour de la Normandie », *Le Cycliste*, n°8, août 1935, p. 420.

visites du patrimoine historique. Elle s'étend à la production moderne : les chantiers navals, les commerces et même l'industrie :

*Faymoreau nous arrête à son usine thermo-électrique. La visite est très intéressante ; car, les turbines sont en réparation, et ce qu'on nous y montre nous apprend bien plus que schémas et formules.*⁴³⁸

Un touriste est curieux et peut s'intéresser à tout. Chaque voyage comprend une perspective didactique. L'histoire et la géographie sont certainement les matières les plus abordées mais ce témoignage de Faymoreau montre que la physique peut susciter l'intérêt. Toutefois, ces contre-exemples sont des raretés. Majoritairement, les cyclotouristes préfèrent l'ancien au moderne. Les marqueurs survivants des temps passés excitent les imaginaires. « Le changement de lieu marque dès lors une conversion du rapport au temps : les sites sont souvent choisis en fonction de leur capacité à nous plonger dans la rêverie »⁴³⁹. Le voyageur est transporté à une autre époque devant les bâtiments d'un autre âge comme à Beaune :

*Nous avons la chance de pouvoir pénétrer dans la cour intérieure de l'Hôtel-Dieu, qui est une merveille avec son toit à mosaïques surmonté de clochetons dorés, et son balcon de bois. On se croit loin de tout, attardé dans quelque couvent médiéval, sans trace intempestive de la civilisation moderne.*⁴⁴⁰

Ainsi, selon le monument visité, un cyclotouriste peut se retrouver à la Renaissance, au Moyen Age, à l'âge gothique ou « au temps des Césars » comme à Vienne⁴⁴¹ voire à la préhistoire devant les mystérieux alignements de Carnac. En matière touristique, le temps du dépaysement est celui du passé bien que la jouissance corresponde, et les touristes en ont bien conscience, au présent. Ce passé visible rappelle un temps où pense-t-on, l'homme avait une plus forte proximité avec la nature. Il suscite la mélancolie et la tristesse, deux sentiments très poétiques. La pierre a un potentiel évasif supérieur au béton.

Les cyclotouristes ne se cantonnent pas aux monuments remarquables. Certes, lors de la traversée d'une ville, deux éléments sont essentiels : l'église et le château voire les remparts. Mais de nombreux récits prêtent attention à l'architecture des maisons. Georges Grillot est

⁴³⁸ J. ROUSSEAU, « Le Marais Poitevin. Horizons de Vendée », *Cyclotourisme*, n°88, mars 1935, p. 709.

⁴³⁹ A. RAUCH, *Op. Cit.*, p. 94.

⁴⁴⁰ P. MARRE, « De Paris aux Monts du Jura et retour », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1926, p. 63.

⁴⁴¹ H.T., « Une visite à Malleval », *Le Cycliste*, n°5 et 6, mai-juin 1927, p. 50.

séduit par les maisons à colombages allemandes qu'il prend même en photo⁴⁴². Lors d'une excursion collective de Tours à Troô, le récit fait la liste des richesses de cette petite ville : maisons encadrées de verdure, habitations troglodytiques, vestiges romains, souterrains, ruines d'un Prieuré du XII^{ème} siècle, porte, puits et grotte⁴⁴³. L'appréciation d'un village est liée à son ambiance. Un bourg peut être très vieux et recevoir des échos négatifs s'il manque de vitalité. Par ailleurs, la beauté d'un village dépend de son aspect d'ensemble. Quelques beaux monuments ne suffisent pas. Une atmosphère particulière est recherchée.

Les cyclotouristes doivent savoir s'arrêter pour goûter d'un moment culturel. Ils se distinguent ainsi des touristes ordinaires qui passent trop vite. Les cyclistes strictement sportifs subissent les mêmes critiques. Les revues insistent dans leurs récits sur le fait de s'arrêter. Il n'est d'ailleurs pas nécessaire d'être un grand connaisseur comme ce jeune cyclotouriste de Granville qui « admire bêtement la superbe cathédrale de Meaux »⁴⁴⁴. L'essentiel n'est pas d'être expert en architecture mais d'être touché par la beauté et la grandeur. Le monument est le lieu où se manifeste le tempérament poétique du cyclotouriste. La relation de l'individu à l'édifice est personnelle :

*Certes, cette promiscuité gêne la visite au couvent. J'aurais voulu seul parcourir ces chapelles, rêver dans cette bibliothèque, m'asseoir dans ces oratoires usés par les genoux et repeupler tout cela de ces ombres silencieuses qui glissaient lentement sous ces arcades. Sans être mystique j'aurais senti le trouble du mystère m'envelopper et les vers de Verhaeren auraient chanté dans ma mémoire.*⁴⁴⁵

La confrontation avec un lieu historique place le visiteur dans la peau des acteurs de l'époque. La connaissance de l'histoire favorise ce processus. En 1937, Léon Vibert reconstitue la fuite de Louis XVI jusqu'à Varennes. Tout son récit est une comparaison entre son propre voyage et le « drame de 1791 », c'est-à-dire à un épisode historique sensationnel. Il se met à la place du roi. Il est confronté en chemin à un autre événement historique puisque à Clermont-sur-Argonne « la zone de dévastation de la Grande Guerre commence... tout les villages sont neufs ou ont été détruits ». En conclusion de cette expérience, Vibert conclut que

⁴⁴² G. GRILLOT, « En Allemagne » », *Cyclotourisme*, n°60, novembre 1932, p. 183-184.

⁴⁴³ Fidèle Pédale, « Une excursion à Troô », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°2, avril-mai 1931, p. 10.

⁴⁴⁴ P., « De Granville à Epernay », *Le Cycliste*, n°12, décembre 1935, p. 637.

⁴⁴⁵ BLOCH, « La Chartreuse, 26 août 1920 », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1920, p. 57.

l'entreprise royale aurait été couronnée de succès s'ils avaient eu des bicyclettes.⁴⁴⁶ L'histoire d'une région est importante pour éprouver le territoire. Elle oriente sa perception par les voyageurs qui sont persuadés d'y retrouver les signes des temps passés.

*Dans les ruines qui parsèment le sol vendéen, le touriste retrouve, à chaque pas, le souvenir des âpres luttes révolutionnaires, ou la sinistre mémoire de Gilles de Retz, le Barbe-bleue de la légende.*⁴⁴⁷

Les références historiques concrètes sont peu nombreuses et très spécifiques à l'endroit visité. Par exemple, à Constance sont évoqués les bûchers de Jean Hus (1415) et de Hieronymus de Prague (1416)⁴⁴⁸. Les cyclotouristes préfèrent les légendes ou les anecdotes historiques locales qui renforcent le côté mystérieux et aventureux : la bête du Gévaudan, les bandits célèbres, le soldat de la tour de Nonza qui s'est opposé seul aux troupes françaises ou encore la tradition du Bey de Constantine de précipiter ses épouses dans un ravin de 200 mètres de profondeur dans le Rummel, sont quelques unes des histoires appréciées. Les événements les plus attachés au territoire traversés relèvent de l'« histoire-bataille » : les guerres napoléoniennes (Montereau, Ulm, Waterloo,...), la Chouannerie ou les guerres de religion :

*A notre droite un frais vallon brisé se creuse d'où s'échappe un gros ruisseau qui fuit dans une gorge de plus en plus profonde. Là fut fondée à je ne sais quelle époque une chartreuse qui s'en vit de cruelles au temps des guerres de religion. Les huguenots s'en emparèrent par surprise en août 1569 et assassinèrent quelques religieux, mais bientôt, surpris à leur tour par les catholiques, ils furent massacrés jusqu'au dernier et on les jeta pêle-mêle dans un grand trou qu'on appelle encore aujourd'hui : lou traou dos higoaous.*⁴⁴⁹

Tous les commentaires historiques sur l'Algérie relèvent de ce domaine. Les voyageurs s'intéressent aux merveilles naturelles, à la géographie et aux traces de la conquête française. L'histoire de l'Algérie se limite aux étapes de sa colonisation, niant ainsi le passé ottoman, excepté pour insister sur la barbarie de ces derniers. Ainsi, un édifice important du voyage est « le Tombeau de la Neige, monument élevé par les habitants d'El Kseur à la mémoire de trois

⁴⁴⁶ L. VIBERT, « Le voyage de Varennes (1791-1937) », *Le Cycliste*, n°7, juillet 1938, p. 229-232.

⁴⁴⁷ J. ROUSSEAU, « Le Marais Poitevin. Horizons de Vendée », *Cyclotourisme*, n°88, mars 1935, p. 709.

⁴⁴⁸ J. KELLER, « Souvenirs de Vacances (été 1934). Voyage en Suisse », *Le Cycliste*, n°7, juillet 1935, p. 378.

⁴⁴⁹ VÉLOCIO, « Le Tour de Mézenc (240 kilomètres) », *Le Cycliste*, n°6 et 7, juillet-août 1919, p. 85.

cents soldats de la colonne du général Bosquet, qui furent ensevelis par une tourmente de neige les 22 et 23 février 1855 dans les ravins de Taourit-Ighil »⁴⁵⁰.

Parmi tous ces combats, la Première Guerre Mondiale suscite des sentiments particuliers du fait de son souvenir vivant. Elle n'est évoquée que lors des voyages dans le nord de la France mais est omniprésente, surtout dans les années 1920, lorsque les cyclistes voient les traces subsistantes des combats : monuments aux morts, villes décimées ou en reconstruction, soldats encore en poste sont autant de signes rappelant que le conflit s'est terminé récemment. Il est d'ailleurs notable que ceux qui entreprennent un voyage dans ces contrées n'ont en général pas été au front, étant trop âgés ou trop jeunes à l'époque. Dans les années 1930, les monuments aux morts et cimetières militaires de toutes nationalités remplacent les habituels églises et châteaux comme objets touristiques privilégiés des récits de voyage lorsque les champs de bataille sont traversés. Les cyclotouristes préfèrent la ligne bleue des Vosges ou « l'Alsace reconquise » dont le potentiel d'évasion est important avec le massif montagneux et l'aspect de conquête territoriale : il faut bien aller voir les gains d'une guerre si dure. Les régions de la ligne de front sont associées immédiatement à la Grande Guerre. Elles suscitent un phénomène d'attraction/répulsion. Le front remplit très bien son rôle dans l'évasion touristique : il procure un dépaysement certain et des émotions intenses. En 1920, les traces des combats sont omniprésentes :

*C'est je crois cette étape de Verdun à Varennes qui m'a fourni la plus forte impression de désolation de tout mon voyage ; je verrai d'autres régions aussi dévastées dans les Flandres, mais les habitants commencent à y revenir, à y redonner de la vie, tandis qu'ici c'est l'anéantissement total, je suppose que les gaz asphyxiants y ont contribué pour beaucoup et ont détruit ou chassé toute vie animale car on n'entend ni sifflement d'oiseau ni chant de grillons, ni cri d'un animal quelconque, point de papillons, de sauterelles, de libellules, etc..., absolument rien qu'un silence absolu profondément impressionnant.*⁴⁵¹

L'effet est efficace et ce désolant spectacle se grave dans la mémoire : « l'obsession vous poursuit longtemps après votre retour »⁴⁵². Rechercher des émotions inoubliables est une chose mais, dans ce cas, ce membre du Touring-Club se lasse dès Epernay :

⁴⁵⁰ VIGNON, « Etapes algériennes », *Le Cycliste*, n°5 et 6, mai-juin 1927, p. 57.

⁴⁵¹ T.C.F. n°144511, « Voyages en zigzag. Le long de l'ancien Front des Armées », *Le Cycliste*, n°9 et 10, septembre-octobre 1920, p. 79.

⁴⁵² *Ibid.*, n°4, 5 et 6, avril-juin 1920, p. 40.

*La ville a souffert du bombardement de 1918, mais je commence à être un peu blasé sur ce genre de curiosité et n’y prête plus autant d’attention.*⁴⁵³

Ce tiraillement perdure durant tout l’Entre-deux-guerres alors que les signes du conflit disparaissent doucement. Aux mauvais souvenirs s’oppose la sensation de se retrouver sur le lieu d’une bataille qui a marqué l’histoire. Dans les Vosges, un cyclotourisme effectue une prétériton, affirmant ne pas vouloir évoquer le « champ de bataille tragique et évocateur de trop sombres sentiments » mais il ne peut s’empêcher de se mettre à la place d’un militaire : « On comprend toute la valeur stratégique de cette position »⁴⁵⁴. Un voyage sur la ligne de front prend une forme de tourisme-pèlerinage au caractère ambigu. Il s’instaure dès les premières années de l’Entre-deux-guerres.

Le rapport à l’histoire est donc un critère clef pour l’appréciation du territoire bien qu’il ne soit pas toujours mis en évidence dans les récits. Il construit un imaginaire et participe pleinement à l’évasion touristique. Philippe Marre révèle son influence :

*Prenez un livre d’histoire : vous y lirez la liste des grands conquérants qui sont passés par là, et comme les armées du Directoire y combattirent Souwaroff comme en témoigne le monument aux soldats russes qui s’élève près de Teufelsbrücke. Prenez le beau livre de L. Figuiet, vous saurez combien d’années, de millions, de vies humaines a coûté le percement du tunnel du Gothard, et son importance économique et sociale. A tout cela j’ai pensé ce soir, en flânant au pied de la vieille tour d’Hospenthal.*⁴⁵⁵

Le cyclotourisme ne saurait donc se réduire strictement à un tourisme culturel ou à une série d’aventures sportives. L’association des deux, dans des proportions propres à chaque individu, fait son originalité. La relation à l’histoire, à l’art, aux produits locaux et aux habitants est une part essentielle de l’évasion cyclotouriste. La confrontation aux monuments historiques et aux vieux villages fait office de voyage dans le temps. Elle permet d’oublier la société moderne le temps d’une visite ou d’une traversée de petite ville.

⁴⁵³ *Ibid.*, n°9 et 10, p. 79.

⁴⁵⁴ A. CHENARD, « Les Vosges », *Cyclotourisme*, n°91, juin 1935, p. 779.

⁴⁵⁵ P. MARRE, « Zigs-Zags en Suisse et en Savoie », *Le Cycliste*, n°2, décembre 1932, p. 140.

3) Oublier la société moderne

3.1 La prison urbaine

Les grandes villes ne sont pas les destinations touristiques préférées des cyclotouristes. L'analyse textométrique des récits cyclistes de *La Revue du Touring-Club de France* révèle que le mot « ville » est principalement associé à l'adjectif « petite ». Le mot « village » fait partie des plus employés dans ce corpus. Les grandes cités sont-elles désertées ? Sur 1074 passages dans des chefs-lieux de région, de département et d'arrondissement, 22,5 % font état d'une visite explicite dans les récits sondés. Dans la plupart des cas, elle n'est pas racontée ou brièvement évoquée.

Grandes villes les plus visitées par les cyclotouristes dans les récits sondés

<u>Ville</u>	<u>Passages/ Visites</u>	<u>Ville</u>	<u>Passages/ Visites</u>	<u>Ville</u>	<u>Passages/ Visites</u>
Strasbourg	8/6	Angoulême	5/4	Bâle	5/3
Clermont-Ferrand	7/4	Annecy	5/4	Colmar	5/3
Ajaccio	6/5	Belfort	5/4	Lucerne	4/4
Bastia	6/5	Dieppe	5/4	Amiens	4/3
Berne	6/5	Alençon	5/3	Arles	4/3

Les villes d'Alsace, de Corse, de Normandie et de Suisse sont presque systématiquement visitées. Elles bénéficient de leur éloignement de Paris et du pôle sud-est. Plus la région explorée est lointaine du point de départ, plus la grande ville a de chance d'être visitée. Strasbourg et Colmar ont, de plus, la spécificité non négligeable d'être de nouvelles françaises. Aucune des cités de ce tableau ne dépasse huit passages. Celles qui sont le plus traversées sont Lyon (31), Saint-Etienne (31), Paris (26), Grenoble (22), Nice (20), Valence (18), Aix-en-Provence (13) et Tournon-sur-Rhône (12). A elles-toutes, ces grandes villes cumulent huit visites. Soit presque autant que la seule ville d'Avignon (7 visites sur 15 passages) qui possède l'atout d'être la cité des Papes.

Il ressort de ces chiffres que la ville manque d'attrait pour les cyclotouristes. De plus, son appréciation est aléatoire comme le dit Philippe Marre :

La visite des villes ne m'attire guère. J'aime en prendre un coup d'œil général, une impression peut être fautive parce qu'elle repose sur des données trop personnelles, trop fugitives : l'heure du

*jour, le temps qu'il fait, mon état physique et mes pensées du moment entrent en jeu et influent sur l'opinion que je garde. Aujourd'hui, le ciel est bleu, le soleil brille, le Rhin est presque clair, je décide que Bâle est une belle ville.*⁴⁵⁶

Ce n'est pas un objet touristique sûr. L'évasion n'est pas garantie et, lorsqu'elle opère, c'est grâce à l'influence de la nature à laquelle l'urbain se subordonne. Si certaines offrent de réelles joies grâce à leurs monuments, la plupart sent le nouveau et le moderne. Saint-Nazaire ou Rochefort sont deux exemples de villes jugées peu intéressantes :

*Ce chef-lieu du 4^e arrondissement maritime [Rochefort], s'enorgueillit d'avoir vu naître en ses murs le célèbre Pierre Loti, et une rue porte son nom. Mais c'est bien là le seul attrait que présente cette ville exclusivement militaire et qui ne contient rien qui puisse à un titre quelconque, retenir l'attention du touriste.*⁴⁵⁷

Il est toutefois assez exceptionnel qu'un voyage cyclotouriste ne comprenne pas un passage en ville. Tout d'abord, le voyageur lui-même part souvent d'un grand centre urbain. Surtout, la ville a une fonction de ravitaillement et d'hébergement. Les arrêts y sont fréquents, soit pour une pause dans un café, soit pour passer la nuit. Elle a l'avantage d'avoir le matériel pour les réparations :

*Je n'aime pas m'arrêter dans les villes importantes, mais plus loin nous n'aurions rien trouvé.*⁴⁵⁸

Le but d'un voyage cyclotouriste n'est pas de quitter une ville pour en retrouver une autre. Il permet justement de se libérer de l'agglomération. Les passages dans les grandes villes ressemblent plus à des épreuves. Les cyclistes y trouvent régulièrement deux de leurs ennemis : les pavés et les rails de tramway, si prompts à leur faire perdre l'équilibre. L'atmosphère y est également insupportable après le contact avec la nature :

*A Perpignan, par cette chaleur écrasante, l'air nous semble irrespirable, habitués que nous étions à l'air vif et pur des cimes, et nous nous sentons dépaysés en retrouvant l'animation et le bruit de la vie civilisée.*⁴⁵⁹

⁴⁵⁶ *Ibid.*, p. 139.

⁴⁵⁷ J. BERNARD, « De Lyon au Croisic par l'Auvergne et Rocamadour », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1923, p. 113.

⁴⁵⁸ T.C.F. n°26826, « La Corse (Notes de voyage) », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1927, p. 106.

⁴⁵⁹ S. GUILLEN, « Les Pyrénées en Tandem », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 11.

Ce sont les lieux à fuir. La ville est l'environnement du quotidien. Cet endroit est associé à toutes sortes de maux, notamment à l'agitation sociale. En juillet 1936, une cyclotouriste préfère quitter Lyon où « les opinions se cabrent, les esprits sont surchauffés, les grèves continuent aussi il n'est pas question de passer ce « pont » à la maison »⁴⁶⁰. Plus de quinze ans auparavant, un contributeur du *Cycliste* opposait déjà le modèle des marchands de campagne :

*Ils ne pensent guère aux réjouissances [du 14 juillet], pour le moment du moins. L'un d'eux, à qui nous faisons cette remarque, nous répond qu'on s'amusera un peu le soir, après avoir traité les affaires, ce qui n'est pas si sot que cela. Au moment où la population des villes ne parle que de diminuer la longueur de la journée de travail, il est bon d'observer l'exemple donné par la campagne.*⁴⁶¹

L'urbanité entraîne la paresse et le refus de l'effort. C'est donc un lieu dangereux pour la santé. Philippe Marre s'écrit : « A vivre cette existence épileptique, à respirer cette atmosphère surchauffée des grandes villes, à renier ainsi la vie et à blasphémer la nature, le citadin s'assassine »⁴⁶². Le phénomène s'étend à tous les habitants mais les ouvriers ne connaissent pas encore les congés payés lorsque le nouveau rédacteur du *Cycliste* écrit ces lignes. Par conséquent, il cible la vie mondaine faite de facilité, de réjouissances matérielles et d'épisodes festifs dégradants. Marre s'inscrit dans la lignée de Vélocio. L'apôtre du cyclotourisme n'a de cesse de critiquer cette mondanité (« cinéma, café, théâtre, dancing, salon à papotages »⁴⁶³) qui engendre tous les maux imaginables. Il n'existe qu'un remède pour lui : la nature.

*Ce Préventorium est bien situé, et les jeunes filles que la vie mondaine prédispose à la tuberculose, pourront aller là-haut goûter la vie naturelle qui leur rendra vite la santé, qu'elles feraient mieux cependant, en vivant moins artificiellement, de ne pas d'abord compromettre.*⁴⁶⁴

Le cyclotourisme serait ainsi une médecine efficace. Vélocio parle même de « cyclothérapie »⁴⁶⁵ contre « la mollesse, la veulerie morbide ou la vanité sportive dont

⁴⁶⁰ Mme SAVARY, « 3 jours de Cyclo-Camping », *Le Cyclotouriste*, n°74, mai-juin 1938, p. 7.

⁴⁶¹ A.L., « Excursion du 14 juillet », *Le Cycliste*, n°8 et 9, août-septembre 1919, p. 108.

⁴⁶² P. MARRE, « Les vacances à bicyclette », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°5, octobre-novembre 1931, p. 8.

⁴⁶³ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°1 et 2, janvier-février 1926, p. 11.

⁴⁶⁴ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°3 et 4, mars-avril 1927, p. 11.

⁴⁶⁵ VÉLOCIO, *Op. Cit.*, janvier-février 1926, p. 11.

souffrent nos jeunes hommes »⁴⁶⁶. L'aspect prosélyte de cette diatribe contre les occupations mondaines est évident. Il reste que c'est en ville qu'elle se manifeste, ou bien dans les palaces fréquentés par les « touristes » ignorants. Ce sont des lieux de dépravations qui avilissent la société. C'est une prison surpeuplée faite de devoirs, de codes à respecter et de promiscuité malsaine comme à Grenoble « où tant de gens doivent en ce moment s'entasser dans les restaurants, sans air, et surtout sans cette liberté immense qui règne en souveraine sur ces cimes »⁴⁶⁷.

Pour toutes ces raisons, les attributs du monde urbain, et plus largement de la société moderne industrielle sont violemment rejetés. Rien n'agace plus le cyclotouriste que de les retrouver dans son évasion. Malheureusement pour eux, il est difficile d'y échapper totalement. Fréquemment, le voyageur se voit rappeler l'actualité de son temps contre son gré. Jean May peste contre le poste de T.S.F. :

*L'appareil nasillard vous interdit toute conversation en vous forçant à écouter les derniers cours des valeurs de bourse et ceux des cafés. On veut donc, même à 1.500 m. d'altitude, imposer aux touristes la vie trépidante de la capitale !*⁴⁶⁸

L'intervention de la modernité gâche le pittoresque. Elle uniformise les habitants qui perdent leurs traits locaux et donc leur intérêt touristique :

*Les costumes locaux font leur apparition. Les hommes portent l'habit tyrolien à culotte courte, les mollets demi-nus, les bretelles et vestons brorés d'edelweiss. Les femmes ont préféré se mettre à la mode moderne des grandes villes, et c'est tant pis pour elles.*⁴⁶⁹

Pour les cyclotouristes, le « progrès »⁴⁷⁰ fausse l'authenticité des sites et des personnes. Francisque Ferlay s'insurge contre l'établissement d'« usines d'électro-chimie laissant en permanence un brouillard malodorant » dans la vallée de la Romanche. Il crie à l'intrusion de la modernité dans des lieux où elle n'avait pas encore cours. On note pourtant qu'il vante la beauté du barrage de Chambon voisin, récemment construit⁴⁷¹. Peut-être y voit-il plus un

⁴⁶⁶ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°3 et 4, mars-avril 1927, p. 31.

⁴⁶⁷ E. COGNET, « Voyage de Noces », *Le Cycliste*, n°8 et 9, août-septembre 1919, p. 100.

⁴⁶⁸ J. MAY, « Voyage en zigzag », *Le Cycliste*, n°11 et 12, novembre-décembre 1926, p. 104.

⁴⁶⁹ F.B., « Suisse, Bavière, Tyrol, lacs Italiens », *La Pédale Touristique*, n°123, 24 avril 1935, p. 9.

⁴⁷⁰ E.-A.L., « Trois jours dans l'Orne, la Sarthe et la Mayenne », *Le Cycliste*, n°5, mai 1938, p. 174.

⁴⁷¹ F. FERLAY, « Une première excursion cyclotouriste au col d'Arsine », *Cyclotourisme*, n°120, novembre 1936, p. 232-234.

grand lac que l'action de l'homme sur la nature. Le barrage constitue une exception notable que l'on retrouve dans plusieurs récits de voyage. Il est à la fois destructeur et séducteur :

*Certes, plus tard je reviendrai à Tréboul, j'admirerai le lac de Sarrans, à la mesure du travail gigantesque de ceux qui ont barré la vallée, mais je regretterai toujours le vieux pont de Tréboul.*⁴⁷²

Cette hésitation n'est pas présente concernant les autres installations modernes : les usines dont le bruit et la fumée rappellent bien trop la ville. Les centres industriels sont quittés en précipitation. Les hôtels participent également à la dénaturation comme à Misurina :

*Le site est très beau. Hélas ! un énorme hôtel : « Grande Albergho », est là, au premier plan, et une série d'autres caravansérails longe la route et le lac. Comble de malheur ! Sur un îlot, un affreux petit kiosque jaune dresse son toit pointu. Allons, il est dit que partout l'aménagement touristique défigure et déshonore les sites les plus beaux !*⁴⁷³

Un autre exemple d'aménagement touristique particulièrement déprécié est la grotte artificielle. Ce n'est pas le cas de tous les cyclotouristes. Néanmoins, beaucoup la perçoivent comme une kermesse pour les touristes étrangers ou bien une merveille pervertie par les installations humaines :

*Je n'ai pas le désir d'aller, sous la conduite d'un guide bavard, contempler des cascades sur des passerelles munies de garde-fous ou explorer des grottes éclairées à l'électricité. Ces curiosités naturelles « aménagées » et falsifiées, fussent-elles d'une sauvagerie sans pareille, ne m'attirent guère.*⁴⁷⁴

A travers tous ces exemples, les touristes étrangers et automobilistes sont visés de façon plus ou moins explicite. Ils apportent avec eux une certaine modernité et sont rendus responsables des bouleversements du paysage, qui s'adapte à leur image. Leur arrivée, souvent perçue comme une invasion, symbolise l'ingérence de cette société du progrès si décriée dans un espace qui en semblait à l'écart.

Quelques belles vues sur la mer bleue à travers les pins, quelques villages pimpants comme Cavalière, le Canadel, le Rayol. Leurs maisons n'ont pas l'aspect cossu de celles de la Corniche d'Or

⁴⁷² P. MARRE, « Cévennes et Monts du Cantal », *Le Cycliste*, n°11, novembre 1935, p. 584.

⁴⁷³ J. COLACE, « Remiremont – Annecy par les Dolomites », *La Pédale Touristique*, n°292, 27 juillet 1938, p.7.

⁴⁷⁴ P. MARRE, « Zigs-Zags en Suisse et en Savoie », *Le Cycliste*, n°3, janvier 1933, p. 14.

*ou des rives du Léman. Elles rappellent par leur structure, les constructions de plâtre et d'étoupe de l'Exposition coloniale, et font songer, en regard à la beauté du site, à un bijou de pacotille portée par une femme très distinguée.*⁴⁷⁵

Les cyclotouristes ont le goût du vrai, de l'original. Tout ce qui est reconstruction ou intrusion dans l'espace est tourné en dérision. Georges Grillot conclut son récit provençal sur le constat que les villas, hôtels, casinos et publicités qui s'installent sur la Côte d'Azur font que la région est beaucoup moins belle bien qu'il demeure des coins remarquables comme Menton :

*De tous les coins de la Côte d'Azur, je préfère Menton. La ville est pittoresque, d'aspect cossu et n'a rien de factice, comme bien d'autres endroits célèbres du littoral.*⁴⁷⁶

Le même diagnostic de détérioration est établi par Jean May sur la Côte d'Amour, en Loire-Atlantique, puisque ce « séjour jugé agréable il y a vingt ans » a « perdu tout son charme »⁴⁷⁷. Le bruit, la foule, la pollution, le neuf (ou « toc »), l'actualité, les normes et l'ambiance de la ville se retrouvent un peu partout dans les voyages cyclistes. Ils engendrent un réflexe défensif de fuite vers des contrées plus tranquilles et calmes où ces attributs du quotidien urbain disparaissent.

3.2 Solitude et calme

Pour les jeunes campeuses Germaine Boniface et Andrée Lescot, le lieu idéal pour un campement fixe est : « un site pittoresque » avec « une solitude presque absolue »⁴⁷⁸.

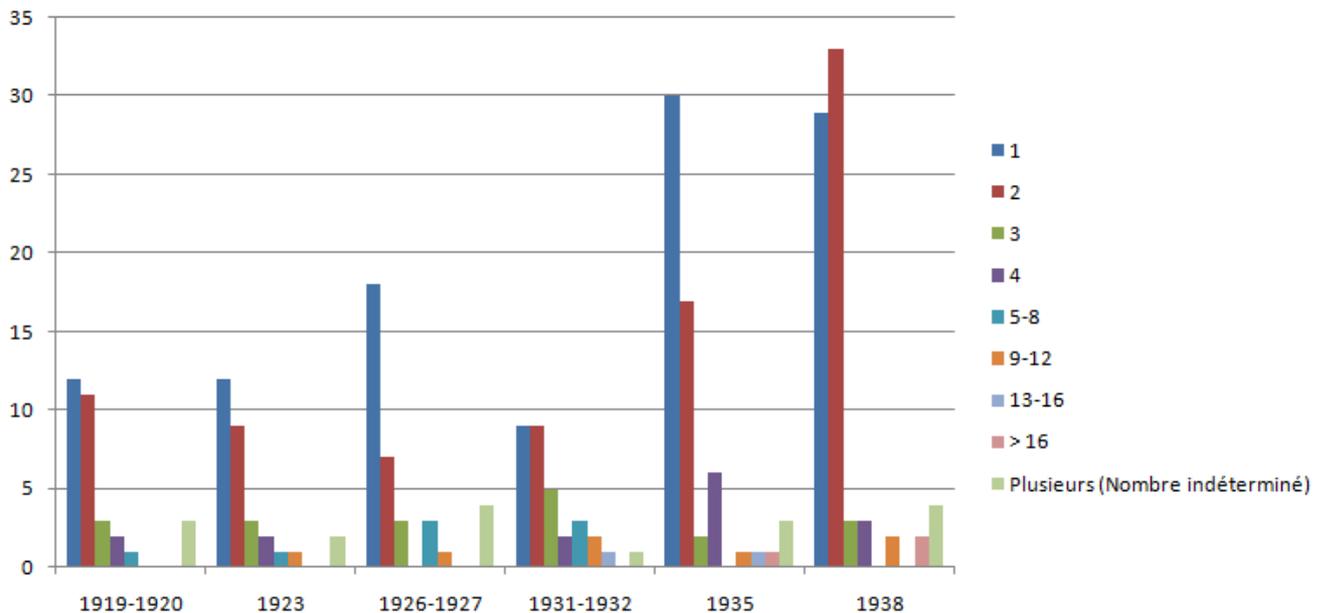
Le voyage cyclotouriste s'effectue en petit comité. Dans 40 % des récits, il est solitaire et 75 % de ces récits se font à un ou deux cyclistes.

⁴⁷⁵ G. GRILLOT, « En Provence », *Cyclotourisme*, n°56, juillet 1932, p. 113-115.

⁴⁷⁶ *Ibid.*

⁴⁷⁷ J. MAY, « Voyage en Bretagne », *Le Cyclotouriste*, n°41, novembre-décembre 1932, p. 6

⁴⁷⁸ G. BONIFACE, A. LESCOT, M.F. LESCOT, « Un mois de Cyclo-camping », *Le Revue du Touring-Club de France*, n°377, avril 1926, p. 136.



Nombre de cyclotouristes présents dans les récits de voyage sondés

Les voyages à plus de quatre cyclistes sont exceptionnels, c'est pourquoi ils ont été regroupés de quatre en quatre sur ce graphique. Le cyclotourisme n'est pas un loisir familial. Lucien Josse l'admet dans le premier numéro de *La Pédale* :

*J'ai, cette année encore, égoïstement ravi à la famille une partie de mes vacances pour la consacrer au culte de la Petite Fée, comme disait si joliment notre maître regretté Pierre Giffard.*⁴⁷⁹

Vie de famille et cyclotourisme paraissent antagonistes. L'un empêche la réalisation de l'autre.

*Moi, doux tyran, je suis venue pendant près de deux ans, refroidir son ardeur vagabonde et le contraindre à faire, le dimanche, la visite des magasins de nouveautés ou quelques fox-trot dans les bals de société. Il aspirait, le malheureux, aux jours de grands nettoyages, me retenant à la maison, pour aller dans la nature à grands coups de pédales.*⁴⁸⁰

Paul de Vivie doit de nouveau prendre la défense de son loisir préféré contre les accusations de désunion formulées par les épouses de cyclotouristes⁴⁸¹. La solution qu'il préconise est que les femmes accompagnent leurs maris dans l'excursion, ce qu'elles font de

⁴⁷⁹ L. JOSSE, « Pour la renaissance du tourisme à bicyclette », *La Pédale*, n°1, 26 septembre 1923, p. 24-25.

⁴⁸⁰ MARINETTE, « Lette à Lily ou... une conversion au cyclotourisme à deux », *La Pédale Touristique*, n°114, 20 février 1935, p. 2.

⁴⁸¹ VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », *Le Cycliste*, n°5 et 6, mai-juin 1926, p. 43.

façon croissante jusqu'à la fin des années 1930. Le graphique montre qu'en 1938 l'essor du tandem permet aux voyages en duo de dépasser pour la première fois les excursions solitaires. Par conséquent, il est fréquent que des époux ou des frères et sœurs voyagent ensemble. Mais à cet instant, tous ne sont que de simples cyclistes. Le voyage cycliste permet l'évasion du quotidien, y compris familial. La bicyclette est un moyen d'évasion individuelle, elle rejette le voyage « en troupeau » caractéristique du tourisme bourgeois. L'unique collectif admis est celui du cyclisme. Les rencontres entre cyclistes sont l'occasion de scènes de joie dans les récits. Le fait d'écarter la famille est une nouvelle distinction par rapport à l'automobile qui « sert au voyage et à la famille »⁴⁸². Plutôt que de s'émanciper temporairement des contraintes familiales, l'automobiliste les embarquent avec lui. La bicyclette permet une plus grande liberté. Elle « fait moins rêver pour sa vitesse que pour son aisance, son autonomie »⁴⁸³. L'automobiliste est prisonnier de la machine qui empêche la libération de ses sens.

*Son ouïe ne peut enregistrer que les vocalises du moteur et les exhortations de la dame assise à ses côtés, lorsque cette aimable régente estime que l'on marche un peu trop vite, tout en s'impatientant d'ailleurs, si l'on se laisse doubler trop bénévolement. De station-service en poste d'essence, de carte routière en traversée de ville, le pauvre conducteur est l'esclave de l'itinéraire, des passagers, de l'horaire et de la voiture.*⁴⁸⁴

L'évasion est plus complète lorsqu'elle s'effectue individuellement. Un cyclotouriste tourangeau explique l'avantage de sortir en faible nombre :

*Hélas, quand on voyage en groupe il faut évidemment sacrifier quelque chose de sa chère liberté, ce bien inestimable du cyclotouriste voyageant individuellement. Il est vrai qu'un groupe offre aussi des avantages et que somme toute on ne peut tout avoir.*⁴⁸⁵

La solitude est associée à la liberté. En effet, il n'est pas nécessaire de porter attention à d'autres personnes. Il n'y a plus de responsabilité à tenir. Etre seul, c'est s'accaparer égoïstement la nature. La jouissance est individuelle. Ainsi, lorsque Louis Vieu arrive dans les Alpes au sommet du col de la Madeleine, alors accessible seulement par un sentier muletier, la récompense de son effort est d'autant plus belle qu'il est le seul à en profiter :

⁴⁸² A. RAUCH, *Vacances en France de 1830 à nos jours*, Paris, Hachette, 1996, p. 85.

⁴⁸³ C. STUDENY, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995, p. 326.

⁴⁸⁴ A. CAZANAVE, « Le Cyclotourisme », *Cyclotourisme*, n°115, juin 1937, p. 119-120.

⁴⁸⁵ R.L., « Excursion en Normandie », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°16, novembre 1932, p. 5.

*La vue au col est magnifique et vaut à elle seule l'ascension : on voit à la perfection, au nord-est, le Mont-Blanc, le Mont-Pourri, l'Aiguille du Midi, la Vanoise, et, au sud-ouest, l'Etendard, les Aiguilles d'Arves, la Meije et les Ecrins. Voilà bien de quoi récompenser de sa fatigue un amateur de solitude et de vastes horizons.*⁴⁸⁶

L'essor des randonnées cyclo-muletères dans les années 1930 paraît un remède à l'agoraphobie des touristes cyclistes. N'étant pas goudronnées, ces routes ne sont pas accessibles aux automobiles, aux autocars et même les cyclistes y sont rares. La voiture renferme tout ce que le cyclotouriste cherche à fuir : c'est une prison bruyante issue de la société industrielle. Double sacrilège, car en plus d'incarner la modernité, elle gêne la contemplation voire envahit les sites naturels.

*La route s'élève agréablement entre les pentes boisées ; après les Eaux-Bonnes, c'est la solitude agreste, peuplée des chants d'oiseaux, des murmures du vent dans les feuilles et du friselis de l'eau limpide qui ruisselle partout. Calme bienfaisant, qui ne tarde pas à être troublé par des bruits de moteurs, autos et cars, grimpant déverser là-haut le flot de touristes dominicaux.*⁴⁸⁷

La mécanique pétaradante est une intruse dans la nature pour des cyclotouristes avides de solitude et de silence. Les cols muletiers parent cet inconvénient en trouvant des routes méconnues afin de fuir les grands axes où les voitures relèguent les cyclistes sur les bas-côtés. Une publicité pour les pneus Dunlop argumente en ce sens. Ce pneu facilite l'accès aux routes de montagne pour tous les cyclistes : hommes, femmes, gros ou élancés. Les automobiles ne peuvent les suivre sur ces chemins chaotiques⁴⁸⁸.

Le silence renforce le sentiment de communion avec la nature, libérée de toute activité humaine. Le voyage nocturne est populaire pour les mêmes raisons que les sentiers muletiers : les gens dorment, les voitures sont rangées et le cycliste se retrouve seul sur la route. Les nyctocyclades ont même l'avantage de pouvoir se dérouler sur les routes goudronnées.

⁴⁸⁶ L. VIEU, « Hors des chemins battus. Le Col Muletier de la Madeleine (1984 m.) », *Le Cycliste*, n°11, novembre 1935, p. 586.

⁴⁸⁷ S. GUILLEN, « Les Pyrénées en Tandem », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 8-11.

⁴⁸⁸ Voir Annexe 25. Publicité pour le pneu Dunlop dans *Le Cyclotouriste* (1931).

*Le son des vieilles cloches s'estompe, puis s'éteint : c'est fini, je suis seul. La nuit est d'un noir d'encre, à ma faible allure, mon éclairage est inutile, je l'éteins : ainsi je me sentirai plus seul encore avec la nature.*⁴⁸⁹

Le silence est synonyme de calme et d'absence de tumulte. C'est le son du repos et de la méditation, loin de l'agitation urbaine. Rien ne doit le troubler. Même le vélo se doit d'être silencieux au risque de troubler l'évasion :

*Un bruit insolite se répète régulièrement du côté de mon pédalier. [...] ce bruit devait persister jusqu'à la fin de l'étape, gâtant en partie le plaisir de cette belle journée.*⁴⁹⁰

Les seuls bruits autorisés sont ceux d'une entreprise locale qui se fond dans le milieu champêtre. Dans la majorité des cas, il s'agit de troupeaux « qui agrémentent si hautement le paysage, s'accompagnant du carillon joyeux de la multitude des cloches que les animaux portent au cou »⁴⁹¹. Toutefois, dans plusieurs récits, d'autres sons se fondent bien dans le décor, comme le ronronnement des scies en montagne. Dès l'instant où l'action ne se déroule pas en ville et ne correspond pas à l'image de la modernité industrielle, l'activité humaine donne une note de vie dans la nature sauvage, à condition de rester discrète. A la ville prison faite de promiscuité, de bruit et de fumée s'oppose la liberté de la nature, silencieuse, immense et régénérante.

3.3 La Nature libératrice

*« des contemplatifs solitaires qui aiment à s'enivrer à loisir du charme de la nature et à se recueillir dans un silence que ne trouble aucun autre bruit que le cri des aigles, le ramage entrecoupé de quelques oiseaux et le roulement des torrents qui tombent de la montagne ». Le grand Jean-Jacques est bien notre ancêtre en tout ; il a su voir avec des yeux de moderne le charme secret de la nature sauvage, ignorée de la masse vulgaire et stupide, mondaine et jouisseuse. Ces montagnes impassibles, immuables pour nos regards éphémères, communiquent à l'âme à mesure qu'on s'élève au-dessus du séjour des hommes, quelque chose de leur inaltérable pureté.*⁴⁹²

⁴⁸⁹ L. VIEU, « Impressions nouvelles », *Cyclotourisme*, n°55, juin 1932, p. 97.

⁴⁹⁰ M. COQUILLAT, « Nantua – Grenoble, par les Aravis et le Glandon », *Cyclotourisme*, n°60, novembre 1932, p. 178.

⁴⁹¹ *Ibid.*, p. 179.

⁴⁹² BLOCH, « Salut ! Mes Alpes si fières... », *Le Cycliste*, n°1 et 2, janvier-février 1923, p. 16.

Cet hommage à Rousseau, le philosophe le plus apprécié des touristes cyclistes, montre la centralité de l'élément naturel dont l'appréciation est à la portée de tous. De la même manière que la nature se place au-dessus des hommes, ceux qui l'aiment s'élèvent. C'est une marque distinctive. Par conséquent, la nature est un élément clef de l'évasion cyclotouriste. En premier lieu, elle offre à l'œil une réjouissance intense, confronté à un environnement inhabituel. Un touriste la recherche tout d'abord pour sa production de couleurs vives. La contemplation d'un paysage est comparable à celle d'une peinture. Une cyclotouriste roulant sur la Côte d'Azur avec quelques camarades écrit :

*Errants de la route, nous savourons au passage les harmonies de couleurs que déroule à profusion la Moyenne Corniche : pergolas jaunes envahies par la pourpre violacée des volubilis, villas aux tons de capucine dissimulées sous les mimosas cendrées, glaives verdegrisées des agaves, boucliers épineux des cactus, eucalyptus tordus, versant leur ombre fraîche et parfumée sur le goudron luisant, au loin, confondus dans une vapeur bleue comme une fumée la mer et le ciel accablés de soleil.*⁴⁹³

Les couleurs fondamentales sont particulièrement appréciées. La présence du soleil est donc un élément majeur décisif à l'appréciation de la toile. Il permet de faire jouer cette « symphonie en bleu majeur »⁴⁹⁴. L'astre du jour est d'ailleurs l'un des dix noms communs les plus employés dans les récits de voyage de cyclotourisme. Son illumination comble de joie, son absence gâche la fête : « Ce défilé rocheux aux arêtes rouges tourmentées et déchiquetées, ne fait pas beaucoup d'effet ce matin-là, il est à contre-jour ; le golfe de Porto est encore noyé dans la brume »⁴⁹⁵. La pluie et le vent sont les ennemis du cyclotouriste, d'abord par les contraintes physiques qu'ils lui font subir mais aussi parce qu'ils l'empêchent de savourer le paysage. La déploration de ces éléments naturels indique que le besoin de voir l'emporte sur celui de pédaler. De plus, pluie et ciel brumeux sont synonymes de gris, couleur de la ville. Les couleurs vives de la nature ensoleillée attirent justement par leur rareté en milieu urbain.

Les phénomènes naturels atypiques sont également absents de la ville. Le touriste ne va pas dans la montagne, dans des gorges ou dans des grottes naturelles seulement pour les couleurs. « Le charme des Dolomites vient de ce qu'on y trouve de la haute montagne avec

⁴⁹³ MAGDA, « Il y a six mois que je suis née... », *Le Cycliste*, n°2, février 1938, p. 71.

⁴⁹⁴ P. MARRE, « De Paris aux Monts du Jura et retour », *Le Cycliste*, n°7 et 8, juillet-août 1926, p. 63.

⁴⁹⁵ T.C.F. n°26826, « La Corse (Notes de voyage) », *Le Cycliste*, n°9 et 10, septembre-octobre 1927, p. 89.

des formes extraordinaires et une coloration magnifique des rochers »⁴⁹⁶. Les parois verticales des rochers procurent des émotions. Cela peut être de l'étonnement devant une forme inattendue ou une forte impression de puissance, notamment pour les gorges de rivières où l'eau fourmillante donne le sentiment d'une intense sauvagerie. Ces visions relèvent du merveilleux pour le touriste habitué à la ville. Il se retrouve en pleine féerie. « Le rêveur n'observe pas, il transfigure le spectacle »⁴⁹⁷. La sensibilité aux effets lumineux y participe. La réverbération des rayons solaires sur les toiles d'araignée d'une forêt évoque les contes de fée. Toute cette féerie peut être joyeuse, une réjouissance de la nature en fête, ou bien plus poétique voire effrayante. Le spectateur subit l'influence de son environnement, tel René Vigne qui passe « tout autour de la forêt mystérieuse avec son silence écrasant »⁴⁹⁸. La nature excite l'œil. Le cerveau reçoit des images inhabituelles, bien différentes de celles de la ville, et il réagit en conséquence. C'est un monde vide de toute présence humaine où les lois physiques sont mises à mal :

*Le spectacle est grandiose et nous sommes vraiment impressionnés par la formidable muraille de l'Ailefroide ; son glacier suspendu, serti dans la paroi rocheuse scintille de tous ses cristaux et semble défier toutes les lois de la stabilité par son étonnante position. De la brume matinale il ne subsiste qu'une curieuse mer de nuages qui développe ses volutes 1.000 mètres au-dessous de nous.*⁴⁹⁹

La recherche de ces lieux merveilleux atteint une dimension quasi religieuse :

*... par les sauvages gorges de Luz. Là, nous allons, tels des pèlerins illuminés par la foi, de merveille en merveille [...]. Nous admirons en silence, et nous arrachons avec peine à cette grandiose vision.*⁵⁰⁰

« Dans une recherche de lieux insolites, le voyageur médite sur l'existence. Il invente une manière de regarder et de vivre. Se sentir devenir un être d'ailleurs donne un sentiment d'authenticité qui dessine les moments forts du voyage : émerveillement, sentiment religieux, goût de la solitude déclenchent l'exaltation de réagir « contre » le quotidien et sa précipitation. Un univers symbolique bouleverse les images de l'écoulement du temps. »⁵⁰¹

⁴⁹⁶ J.B., « La région des Dolomites », *Le Cycliste*, n°9, septembre 1935, p. 477.

⁴⁹⁷ S. VENAYRE, *Rêves d'aventure*, p. 13.

⁴⁹⁸ R. VIGNE, « A la rencontre du soleil. Paris - Toulon », *La Pédale Touristique*, n°283, 25 mai 1938, p. 5.

⁴⁹⁹ L. BELLET, « Traversée du Massif des Ecrins-Pelvoux par le Col de la Temple », *Le Cyclotouriste*, n°70, septembre-octobre 1937, p. 10-11.

⁵⁰⁰ S. GUILLEN, « Les Pyrénées en Tandem », *Le Cyclotouriste*, n°76, septembre-octobre 1938, p. 8-11.

⁵⁰¹ A. RAUCH, « Les vacances et la nature revisitée », p. 96.



Méditation d'un cyclotouriste au sommet de la Tête de la Maye en face de la Barre des Ecrins (1929). Photo © Cyclotourisme

Cette réaction contre le quotidien passe par l'exaltation de la nature toute puissante. Sa richesse en paysages, en couleurs, en émotions provoquées détruit la structure du quotidien bâtie par l'humanité qui prétend la défier. Plusieurs récits de voyage de cyclotourisme démontrent la supériorité de la Nature face à toutes les tentatives de l'homme pour se passer d'elle :

Ne faut-il pas se trouver prêt à toute heure pour profiter des forces de la nature qui, elles, n'attendent pas et planent au-dessus des lois humaines. Les lois sont nécessaires, mais l'homme qui légifère a la vue courte : il agit à tâtons comme l'enfant qui veut édifier une construction, étaie au petit bonheur au point reconnu faible, sans plan d'ensemble. Verrons-nous un jour le « roi de la création » régner vraiment avec sagesse et s'élevant au-dessus de lui-même, au-dessus de ses intérêts immédiats et mesquins, comprendre la place qu'il occupe dans la nature et la dominer tout en obéissant à ses forces aveugles comme la marin arrive, en disposant habilement ses voiles, à utiliser dans son voyage les vents tant contraires que favorables ?⁵⁰²

On perçoit dans cette tirade que le souci est l'harmonie entre l'homme et la nature davantage qu'une volonté de soumission à celle-ci. C'est une différence avec les courants naturistes qui ont en commun de croire en l'existence de lois naturelles qui régissent la vie⁵⁰³. La société industrielle bafoue les « forces » — on ne parle pas de « lois » — de la nature et

⁵⁰² André L., « Excursion du 14 juillet », *Le Cycliste*, n°8 et 9, août-septembre 1919, p. 108.

⁵⁰³ VILLARET Sylvain, *Naturisme et éducation corporelle. Des projets réformistes aux prises en compte politiques et éducatives (XIXe-milieu XXe siècles)*, Paris, l'Harmattan, 2006, p. 12.

prétend les dominer. Or, la nature démontre une telle cohérence d'ensemble que les efforts humains désordonnés paraissent bien dérisoires. On oppose l'immobilité du panorama, des montagnes qui traversent les siècles sans bouger, au caractère éphémère de l'homme : « Humilité en face de ces gigantesques entassements, humilité devant les sentiments d'infini et d'éternité qui montent en nous et nous oppressent » déclame un cycliste dans les Alpes⁵⁰⁴. C'est en s'inspirant de la nature et en restant en harmonie avec elle que l'homme peut la maîtriser. La bicyclette est un instrument qui répond à ce critère. Vélocio annonce même que le vélo est une victoire de l'homme sur la nature. On peut se demander si le cyclotourisme ne porte pas en germe une idéologie pré-écologique. Cet écologisme n'est pas encore défenseur de la nature, il en est l'amant. Cette adoration est assez élitiste puisqu'elle exclut la majeure partie de la société, du prolétariat inculte aux grands capitalistes pervers. La campagne échappe à la critique et est régulièrement montrée en modèle face à la ville, lieu d'agitation permanente. Cette conception de la nature portée par Paul de Vivie, renforcée par l'hygiénisme, le végétarisme et l'épicurisme prônés par « l'apôtre du cyclotourisme » se rapproche de celle du naturisme, sans se confondre totalement. Néanmoins, cette base rend un bon nombre de cyclotouristes sensibles à ces courants libérés du carcan médical dans les années 1920⁵⁰⁵. Son influence devient palpable dès le début des années 1930. Un débat assez vif apparaît sur ce sujet dans les colonnes de la *Pédale Touristique* entre 1933 et 1934. Il est difficile d'en évaluer la force. Le changement de rédaction du *Cycliste* après la mort de Vélocio en a peut-être favorisé l'essor, notamment par l'intermédiaire de membres du Groupe des Montagnards Parisiens (G.M.P.). Plusieurs individus tentent d'effectuer une alliance entre naturisme et cyclotourisme comme le docteur Pathault qui écrit dans *Le Cyclotouriste* :

*Le naturisme est l'ennemi de la machine qui nuit au développement physique et intellectuel, de la machine qui fait de l'homme un esclave. Le naturisme est l'ami de la machine qui aide au développement physique. Il est l'ami de la machine qui libère l'homme. Or, quelle machine est plus libératrice que la bicyclette ? Elle est à portée de tous, elle permet à chacun de mieux utiliser ses loisirs, elle développe le goût du grand air, de la lumière, de la nature. [...] Tous les adeptes du cyclotourisme reconnaissent le charme des paysages, l'attrait des sites pittoresques, des beautés grandioses et des curiosités archéologiques. Beaucoup d'entre eux sentent à côté de toutes ces satisfactions physiques et intellectuelles, des plus recommandables, le besoin d'autre chose. Ils voient aussi la nécessité de l'exercice.*⁵⁰⁶

⁵⁰⁴ M. COQUILLAT, « Nantua - Grenoble, par les Aravis », *Cyclotourisme*, n°60, novembre 1932, p. 181.

⁵⁰⁵ VILLARET Sylvain, *Naturisme et éducation corporelle*, p. 11.

⁵⁰⁶ Dr. PATHAULT, « Naturisme », *Le Cyclotouriste*, n°40, septembre-octobre 1932, p. 5.

Les différentes formes de naturisme cherchent à remédier aux maux engendrés par la civilisation. Pour le cyclotouriste, cela correspond aux maux de la ville. De plus, le naturisme s'acclimate parfaitement au caractère provisoire de l'évasion cyclotouriste. Il ne s'agit pas de vouer sa vie à la nature mais bien ses congés afin de reprendre le travail en meilleure forme et avec plus d'entrain. Le retour à la nature s'effectue dans le temps de loisir⁵⁰⁷. Le rapprochement a des limites. Lors de son voyage en Allemagne, Georges Grillot est mal à l'aise devant la nudité des campeurs germaniques. Il existe un seuil de pudeur à ne pas franchir. Aucun récit de voyage ne prône le dévêtement. Le fait certain est que les cyclotouristes perçoivent la nature comme une libération de la société moderne. Son admiration ne peut être dissociée du rejet des « progrès de la science qui font peser sur nous la plus séduisante, mais la plus lourde des servitudes » alors que l'homme « a besoin de se sentir libérer des tyrannies matérielles pour retrouver sa force d'être conscient »⁵⁰⁸. La nature permet cet affranchissement en présentant un milieu sauvage où la loi des hommes ne s'applique pas. Philippe Marre met en avant le nomadisme du cycliste qui s'oppose à la sédentarité urbaine⁵⁰⁹. On relève d'ailleurs l'image positive des « romanichels et nomades au teint bronzé, amants de la route, et gardiens fidèles des traditions de la primitive humanité »⁵¹⁰. La représentation de la préhistoire est mobilisée, symbolisée par la pratique courante de la cueillette et des bains dans les rivières⁵¹¹. L'influence du végétarisme, encouragé par Vélocio, donne cependant peu de place à la chasse. Les animaux sont des éléments touristiques particulièrement appréciés qui renforcent la sensation d'un milieu sauvage comme en Algérie :

*C'est le ruisseau des Singes, où, ainsi que son nom l'indique, nous trouvons des quadrumanes en liberté, qui viennent gentiment nous dire bonjour ; une halte s'impose, et avec le kodak nous faisons un cliché des plus réussis d'un ce ces petits animaux que nous approvisionnons en cacahuète.*⁵¹²

⁵⁰⁷ BAUBÉROT Arnaud, *Histoire du naturisme. Le mythe du retour à la nature*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, 348 p.

⁵⁰⁸ F. FAURENS, « Une Semaine de Campement à l'Orient des Pyrénées, 22-29 juillet 1925 », *Le Cycliste*, n°5 et 6, mai-juin 1926, p. 47.

⁵⁰⁹ P. MARRE, « Les vacances à bicyclette », *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°5, octobre-novembre 1931, p.6-7.

⁵¹⁰ *Le Cyclotouriste*, n°41, novembre-décembre 1932, p. 10.

⁵¹¹ E. COGNET, « Voyage de Noces », *Le Cycliste*, n°6 et 7, juin-juillet 1919, p. 96.

⁵¹² R. BARANGE, « Randonnée Nord-Africaine », *Le Cyclotouriste*, n°57, juillet-août 1935, p. 3.

Cette insertion dans la nature est particulièrement poussée chez les campeurs qui y voient un moyen de s'émanciper de la ville. Ils refusent l'hébergement dans une cité et dorment en pleine nature. Il leur suffit de trouver un endroit confortable à proximité d'un cours d'eau.

*Libres enfin, et pleins d'allégresse ! Ce n'est pas la liberté absolue d'un Gerbault, de par sa volonté seule entre le ciel et la mer. Mais le camping donne une vie d'indépendance que l'homme atteint rarement sur notre continent si envahi par la civilisation. Et quand nous traversons des villes, tête nue, la peau hâlée sous la poussière et la sueur, nous nous sentons des êtres libres, d'une autre race que les bonnes gens sirotant placidement un bock à l'ombre d'une bâche de café, et nous sommes fiers et, joyeux d'être des campeurs.*⁵¹³

Cependant, cette liberté a un coût comme l'écrit J. Champin dans *La Pédale Touristique*. Un affranchissement total nécessite un matériel conséquent qu'un cyclotouriste n'a pas toujours les moyens de s'offrir, ou d'utiliser car ses congés sont trop courts. Il faut une couverture de duvet, deux matelas pneumatiques, du linge, des réchauds, des ustensiles de cuisine, des jumelles, un appareil photo pliant, des piquets, un tapis de sol, un double toit, un sac de couchage, un sac à provision, du beurre, de la vinaigrette et une gourde. C'est une logistique lourde. Dans la plupart des récits de cyclistes campeurs, les repas s'effectuent au restaurant ou le ravitaillement est effectué sur la route. Ils doivent même, parfois, passer une nuit à l'hôtel. La dépendance face à la ville est toujours importante. Champin distingue d'ailleurs le cyclo-camping, sans arrêt en ville, et le camping à bicyclette où la ville est incontournable⁵¹⁴.

Le cas des campeurs révèle une certaine ambiguïté des cyclotouristes qui proclament l'affranchissement des tyrannies matérielles tout en transportant 15 kilogrammes de bagages sur le dos. Ils adoptent leur propre notion de confort, qui n'est pas celle des automobilistes, sans pour autant revenir à un mode de vie sauvage. Elle passe par l'amélioration du matériel : le changement de vitesse permet de mieux appréhender l'effort physique, le duralumin allège la machine, la lampe renforce la sécurité, les pneus ballons préviennent les crevaisons, porte-bagage et sacoche permettent le transport d'objets utiles. La nouvelle vogue du tandem est également liée au confort. Les publicités mettent en avant le partage de l'effort par

⁵¹³ G. BONIFACE, A. LESCOT, M.F. LESCOT, « Un mois de Cyclo-camping », *Le Revue du Touring-Club de France*, n°376, mars 1926, p. 88.

⁵¹⁴ J. CHAMPIN, « En Cyclo-Camping vers Saint-Rémy-de-Provence », *La Pédale Touristique*, n°153, 20 novembre 1935, p. 5.

l'homogénéité des deux cyclistes caractérisés par un ensemble jumeau. Ce confort vise surtout les couples :

*Jeunes ménages qui pratiquez le vélo, essayez le tandem ! Comparativement, vous en apprécierez le charme... et le rendement, surtout vous Madame !*⁵¹⁵

Le tandem est dans la plupart des cas associé au confort féminin. En matière de genre, les cyclotouristes n'oublient pas les normes sociales. Alex Poyer montre que les rapports « restent conformes à ceux observés dans la société. L'homme décide de la destinée du groupe »⁵¹⁶ malgré l'égalité proclamée. L'affiche pour le tandem *Eriol*⁵¹⁷ en est l'illustration. La place de la femme est à l'arrière du tandem et la forme de son guidon indique une position moins courbée, donc moins portée vers l'effort. L'homme maîtrise la roue avant, et donc la direction prise par le vélo. Ceci est une constante par rapport à la vie urbaine. Par ailleurs, un tandem fonctionne mieux avec le poids lourd à l'avant.

Les cyclotouristes apprécient le confort, ils n'hésitent pas à critiquer les auberges et hôtels mal tenus ou peu accueillants. Mais la quête du confort n'est pas prioritaire. Ils s'adaptent aux conditions. Certains emportent même des couvertures dans les hôtels en cas d'imprévu. Le matériel de camping permet de s'arrêter à n'importe quel endroit. Son confort est jugé suffisant. Cette norme est donc déplacée par rapport au quotidien.

L'influence qu'opère la nature au niveau du confort se retrouve dans le vêtement. Les cyclotouristes désirent simplifier leurs habitudes vestimentaires pour aller à son contact. Au début des années 1920 certains cyclotouristes à *l'ancienne* demeurent attachés à la distinction vestimentaire bourgeoise. Mais le modèle qui s'impose assez vite est celui de la tenue pratique et utile. Georges Grillot, qui admet pourtant apprécier occasionnellement fauteuils confortables et réceptions chics, reconnaît éprouver un réel plaisir à « s'habiller n'importe comment »⁵¹⁸. Les cyclotouristes retournent ce trait à leur avantage pour déprécier les « estivants en blazer ou estivantes en toilettes claires »⁵¹⁹ qui ne sont visiblement pas vêtus de

⁵¹⁵ *Union Cyclotouriste de Touraine*, n°1, mars 1931, p. 8.

⁵¹⁶ A. POYER, « L'embellie du cyclotourisme et les femmes », p. 192.

⁵¹⁷ Voir Annexe 26. L'idéal du tandem : « La route est belle !.. avec... Cyclo-Touriste *ERIOLO* ». Affiche publicitaire (1938), Paris. Dessinateur inconnu. 80x120 cm : n°inv. 2000-21-12.

⁵¹⁸ G. GRILLOT, « En Allemagne », *Cyclotourisme*, n°60, novembre 1932, p. 183-184.

⁵¹⁹ F. FERLAY, « Une première excursion cyclo-alpine au col d'Arsine », *Cyclotourisme*, n°120, novembre 1937, p. 232-234.

manière adéquat : preuve que leur excursion dans la nature n'est pas sérieuse. Les cyclotouristes opèrent une émancipation de l'habit. Ils rejettent la norme de bienséance voulue par la société. Cette liberté vestimentaire pose un problème récurrent durant toute la période chez les femmes cyclotouristes. Leur culotte de golf ou leur short est jugé indécent dans les monuments religieux :

*Sur le seuil du porche [de la cathédrale de Palma], un jeune curé, les poils du chapeau hérissés contemple avec un manque évident de respiration les shorts et les knickerbockers de nos charmantes cyclowomen. Il éructe d'indignation. Au Trésor épiscopal, c'est pire... Le chanoine dont la soutane avait rougi tout à coup, pète le feu et sévit. Le scandale est évité de justesse. Cyclowomen, mes sœurs, si l'archéologie vous travaille, et, que vous teniez, en Espagne, à visiter les églises, préparez dans vos fontes tout une garde-robe dont la sobriété des formes le disputera à la modestie des couleurs. C'est un conseil de prudence. Il vous évitera le bûcher, pour le moins...*⁵²⁰

Ce genre de scènes n'a pas lieu qu'à l'étranger. Les regards réprobateurs se multiplient dans les campagnes :

M^{me} Pichaud en profite pour se mettre en culotte. Oui, Mesdames, en culotte, et c'est vraiment chic et pratique. Où courons-nous siècle de perdition, grommellent de rougeaudes commères, lesquelles bien qu'admettant le maquillage hideux de leurs donzelles, considèrent la tandémiste du même œil qu'une vache regardant passer un tortillard !

*J'ajouterai qu'à l'hôtel M^{me} Pichaud, pour conserver l'aspect que les traditions ancestrales lui imposent encore, revêt par-dessus sa culotte une jupe (ladite jupe est imperméable, se boutonne sur le devant et sert à l'occasion de pèlerine.*⁵²¹

Ce subterfuge, qui a néanmoins un aspect pratique, est réutilisé et conseillé dans plusieurs récits de voyage. Il faut noter que les hommes subissent également des quolibets, aussi bien de la part des ruraux que des mondains, en raison de leur apparence jugée ridicule. Les femmes sont plutôt visées par les habitants locaux. Mais le cyclotourisme apprend à leurs éléments féminins de ne pas se soucier de ces attitudes. Ces habits ont été choisis pour aller dans la nature en pleine liberté en s'émancipant des contraintes sociétales. Il n'est pas question de sacrifier cette liberté pour faire plaisir aux tenants de l'ordre moral :

En culotte de golf, avec un air crâne et décidé d'adolescent, on est presque un personnage tout neuf, partant à la conquête de la route. Rien d'amusant comme de traverser les villages d'une course

⁵²⁰ V. PERRET, « Journées Catalano-Majorquines », *Le Cyclotouriste*, n°58, septembre-octobre 1935, p. 7.

⁵²¹ M. GAY, « Frère, il faut mourir... », *Le Cycliste*, n°3 et 4, mars-avril 1923, p. 39.

*souple et silencieuse, avec une superbe indifférence bien feinte, sous les regards mi-scandalisés, mi-
envieux des femmes et l'étonnement amusé et admiratif des hommes.*⁵²²

Conclusion :

Le cyclotourisme construit son projet en opposition à deux entités majeures : la ville et l'automobile. Elles renferment ses pratiquants potentiels : des citoyens qui ont suffisamment de revenu pour s'acheter une voiture. Afin de les convaincre de la supériorité du cyclotourisme, les revues spécialisées désirent montrer que la mécanique n'est en fait qu'une reproduction mobile de la grande ville. Elle produit les mêmes effets néfastes : l'oisiveté, la paresse, la dégénérescence physique et morale. Un automobiliste ne se libère pas de la ville, il l'emporte avec lui dans sa cellule portative. Le cyclotourisme se propose en remède à ces maux. Il se pose en producteur de touristes de qualité supérieure sur le plan physique et moral. L'effort, la conquête de paysages, l'ascension des cols et la relation intime avec la nature permet de se régénérer en réaction à l'abrutissement engendré par la société moderne. Le naturisme touche le tourisme à bicyclette dans l'Entre-deux-guerres. La distinction s'opère aussi dans les émotions provoquées : l'extase du triomphe sur un col associée à la récompense d'un panorama merveilleux, la contemplation de la nature en action et le tourisme culturel qui permet de voyager dans le temps sont bien différentes du tourisme balnéaire et de la vitesse automobile. La relation avec la nature est décisive car elle libère de la tyrannie urbaine en imposant ses lois : paysages, couleurs vives, air sain, silence, solitude, sauvagerie et immensité s'opposent aux usines, au gris, à la fumée, au bruit, à la foule, à la modernité et à la promiscuité de la ville. La nature libère le cyclotouriste de certaines normes sociétales, bien que celui-ci impose ses propres conceptions du confort. Le temps limité de l'évasion n'engendre pas un retour à l'état sauvage mais bien un oubli momentané de cette société urbaine industrielle qui fait leur quotidien.

⁵²² MAGDA, « Il y a six mois que je suis née... », *Le Cycliste*, février 1938, p. 70.

Conclusion générale

La subsistance des voyages cyclotouristes dans l'Entre-deux-guerres s'explique par deux facteurs principaux. Le premier est l'action énergique de quelques fans qui réussissent à autonomiser leur loisir et à lui donner une idéologie à peu près stable, fondée sur l'alliance entre le sport, la nature et la culture. Ces fans trouvent dans la bicyclette un refuge contre les manifestations de la société moderne qu'ils jugent pervertie par la facilité mécanique. Ces élites se renouvellent à la fin des années 1920. Au regret de l'abandon d'une pratique saine succède la confiance dans la supériorité du cyclotourisme face à d'autres formes de tourisme. Ils font de leur nombre toujours restreint une force distinctive. Le cyclotourisme cesse d'être un refuge. Par ailleurs, ces élites sont des moteurs des améliorations technologiques de la bicyclette qui en facilitent l'utilisation. Le changement de vitesse s'impose de façon définitive en France dans ces années-là et permet d'accéder à moindre effort aux routes de montagne. Le second facteur est que le voyage cyclotouriste rejoint certaines préoccupations de l'époque. La peur de la dégénérescence française due à l'influence néfaste de la modernité est l'une d'elle. Ce n'est pas un hasard si ce nouvel essor est contemporain de celui des courants naturistes qui attirent un certain nombre de touristes cyclistes. Par ailleurs, la séduction opère sur la bourgeoisie et la classe moyenne urbaine. Le cyclotourisme propose une évasion de la ville qui se veut plus poussée que celle de l'automobile car l'émotion du pédalage est essentielle et la relation à la nature plus étroite. Ce loisir propose également d'explorer des lieux méconnus et variés. Tandis que les plages, les stations balnéaires et les grandes villes construisent le cosmopolitisme, le cyclotouriste doit accumuler les conquêtes de paysages en quête de pittoresque. Il affirme l'idée qu'il y a à voir partout, sans qu'il soit nécessaire de faire le tour du monde. Le tourisme de proximité est valorisé. Cette dimension touche à la fois un public bourgeois habitué au séjour en maison de campagne ou au voyage organisé. Le cyclotouriste peut aller n'importe où par ses propres moyens. Le facteur financier a son influence. Toutes les classes sociales sont concernées : la bourgeoisie économise sur ses dépenses de carburant, la classe moyenne qui ne peut s'offrir un véhicule trouve un moyen de voyager à moindre coût et, après 1936, l'ouvrier qui possède une bicyclette peut à son tour entreprendre un voyage. A la fin des années 1930, le voyage cyclotouriste est à la portée de la quasi-totalité de la société française. Néanmoins, l'influence des prix a ses limites. La logistique et le matériel ont un coût qui peut s'avérer dissuasif. A la fin de la période, les élites du cyclotourisme craignent de voir leur influence diminuer au profit des nouveaux cyclistes issus des classes supérieures, lesquelles sont favorisées par les stratégies économiques de l'industrie du cycle. Le projet de l'évasion cycliste paraît donc plus important que l'accessibilité de la bicyclette dans cet essor.

Ce mémoire a pour ambition de continuer les travaux entrepris sur le voyage et sur les représentations liées au cyclisme dont la plupart se termine à la date de 1914. Il se place avant tout dans une innovation chronologique. Il s'agit de poursuivre l'investigation historique conséquente qui concerne la fin du long XIX^{ème} siècle en l'étendant à l'Entre-deux-guerres. La méthodologie s'inscrit dans la continuité des travaux sur le voyage. La focalisation sur les récits de voyage ne constitue pas une originalité et elle fait le lien avec cette historiographie. Ceci a nécessité une rupture avec les sources traditionnelles qui se désengagent de l'objet du cyclotourisme : les périodiques, la littérature de voyage et l'iconographie changent de nature. Elles se spécialisent et deviennent moins accessibles au grand public. Il a fallu faire sortir le cyclotourisme de sa discrétion en renouvelant les sources qui permettent de l'appréhender. L'originalité de l'approche sur le voyage est donc la spécialisation autour d'une pratique touristique et de son public à une période où celle-ci est mal connue en-dehors du cercle des spécialistes ou des passionnés de la bicyclette. A une époque où le tourisme est surtout une affaire bourgeoise, le cyclotourisme interroge l'accès des classes moyennes urbaines au voyage.

Une connexion s'opère avec l'histoire du vélo. La lien au voyage permet de sortir du champ des politiques associatives centrées sur les organisations et manifestations effectuées autour de ce loisir. L'intérêt de cette exclusion est de recentrer l'attention autour de la pratique individuelle, libérée des règlements et de la pratique de groupe normalisée. Le biais de la source périodique demeure. Néanmoins, le résumé d'un brevet ou d'un meeting diffère sensiblement d'un récit de voyage. L'intérêt réside dans l'initiative individuelle du voyage qui peut se rapprocher d'un comportement quotidien tandis que la réunion est rigide et occasionnelle. La méthode peut flouter les représentations. La multiplicité des auteurs de récits offre une diversité de points de vue moins évidente à analyser qu'une politique associative tranchée.

L'objet du cyclotourisme rapproche le tourisme du champ de l'histoire du sport. Il invite à explorer ailleurs que dans la compétition et le sport professionnel. Il met l'accent sur une compétition non plus dirigée contre d'autres personnes mais contre le territoire et soi-même. Le sport est un agrément de la vie qui procure des émotions et un divertissement qui fait oublier le sérieux du quotidien. Tourisme et sport se complètent et se renforcent l'un et l'autre dans un temps de loisir où le repos passe par la dépense d'énergie et la conquête de paysages.

Un aspect important de cette recherche a été d'introduire une dimension géographique. L'appropriation du territoire s'effectue par les représentations, les émotions ressenties ainsi que par l'occupation réelle. En effet, assez peu de travaux historiques élaborent des cartes pour identifier les pôles touristiques et leur évolution. Cette analyse effectuée sur une temporalité plus longue, et éventuellement à plusieurs échelles, permettrait de comprendre les facteurs d'attractivité d'un territoire et les motivations des touristes. Le cas des cyclotouristes de l'Entre-deux-guerres connaît une forte centralisation autour de Saint-Etienne, bastion à partir duquel se reconstruit le cyclotourisme. Dans les années 1930, la ville noire délègue sa centralité à tout le pôle Sud-Est. Le rapport au territoire est très personnel, assez égoïste et ancré dans une fixité historique. Son évolution est perçue de façon péjorative. L'accusation de dénaturation, qui entraîne la perte de charme, est fréquente. L'élément humain est décisif dans l'attachement territorial. Un paysan local, atemporel, est bien mieux apprécié qu'un touriste de la ville. Il constitue un objet touristique à part entière. Les cartes mettent aussi en avant l'apparition d'un tourisme de proximité, mobile, qui se différencie du voyage lointain et de la villégiature. Les avantages et désavantages des transports dans un espace donné jouent dans la délimitation de zones touristiques.

Durant l'Entre-deux-guerres émergent de nouvelles relations entre usagers de la route. L'antagonisme entre l'automobile et la bicyclette s'y cristallise et perdure jusqu'à nos jours. Il se fonde sur un rapport de force pour le contrôle de la chaussée. L'automobile exclut le vélo des grands axes routiers. Ce dernier se réfugie dans la montagne et sur les routes de campagne. Dans la ville, les cyclistes combattent leur relégation sur des pistes cyclables de mauvaise qualité. L'enjeu sécuritaire anime cette lutte. La peur de l'accident grandit. L'opposition entre les écraseurs à la vitesse insensée et les fous à la conduite chaotique qui pensent pouvoir passer partout se consolide. Sur le plan touristique, le thème de l'invasion et la gêne automobile apparaît. Par contre, une entente pacifique prend forme entre le train et la bicyclette, mettant un terme à la rivalité de la Belle Epoque. Sans que le premier soit un but en soi, il est un outil utile pour le voyageur à vélo. Cette relation harmonieuse ne dure pas. Le transport ferroviaire s'est longtemps fermé aux cyclistes. Ce n'est que depuis une vingtaine d'années que la bicyclette peut de nouveau y être transportée comme dans l'Entre-deux-guerres.

Seulement, ce travail sur les transports n'est fait qu'à moitié. Ce mémoire a pris le parti d'adopter le point de vue des touristes à bicyclette. Il a été tenté d'introduire de façon

occasionnelle celui des automobilistes mais ce n'était pas son objectif principal. Le choix de restreindre les sources aux récits de voyage des cyclotouristes limite les résultats de la recherche. On a déjà évoqué le fait que le corpus rend difficile l'analyse sociologique. Il n'a pas permis d'établir avec certitude les catégories d'âge et les classes sociales attirées par ce loisir. L'image d'un cyclotourisme ouvert à tous fait partie du discours des dirigeants de clubs et des revues. Elle est difficile à contourner en l'absence de confrontation avec d'autres sources tirées des archives des associations ou des registres municipaux. Pareillement, la neutralité affichée dans ces revues oblige à prendre des précautions quant aux sensibilités politiques et religieuses. La religion est un aspect quasi-négligeable dans les récits de voyage. Elle n'apparaît que très occasionnellement. Le culte de la nature s'y substitue. Il se manifeste par le rejet des pratiques de détente de la bourgeoisie, une relation difficile avec la modernité, le souci de régénération par la nature, le plein air et le sport. La valorisation du folklore pittoresque et de la diversité régionale renvoie à une thématique importante du futur gouvernement de Vichy. Il ne faudrait cependant pas conclure trop rapidement à un ancrage du cyclotourisme dans la droite réactionnaire. Il ne faut pas généraliser car les cyclotouristes ne forment pas un ensemble homogène à ce niveau. L'influence du naturisme, dont Arnaud Baubérot rappelle la marginalité dans les années 1930, et le primat du versant sportif ne sont pas partagés par tous. Ils divisent même. Le tourisme culturel suscite également un dépaysement certain qui peut suffire au voyageur à bicyclette. De plus, le voyage cyclotouriste est évasion, pas compétition. La Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme se met volontairement en sommeil pendant la Seconde Guerre Mondiale de façon à ne pas subir la volonté vichyste de regroupement entre la compétition et le tourisme. Depuis le début des années 1920, la portion des cyclistes fidèle à la Fédération rejette l'essor des manifestations cyclo-sportives, ce qui est une différence importante avec sa politique après 1945.

La diversité des écoles de cyclotourisme aurait été mieux appréhendée en diversifiant les sources. L'indisponibilité du *Chasseur français* est particulièrement regrettable. Une analyse partielle effectuée à partir de quelques numéros trouvés par hasard dans une brocante vendéenne a permis d'identifier un discours assez différent de celui du *Cycliste* ou de la Fédération. Ce périodique est l'organe de Manufrance, le plus important constructeur de cycles de Saint-Etienne dans l'Entre-deux-guerres. Il s'adresse à un public moins élitiste, propose des bicyclettes plus abordables et le principal rédacteur des récits de voyage de la section « cyclotourisme » est le docteur James Ruffier, que l'on pourrait schématiquement

envisager comme l'adversaire de Paul de Vivie dans les années 1920, et qui lui survit bien après. La rédaction du mémoire était malheureusement trop avancée pour incorporer ce nouveau corpus qui restait au demeurant fort incomplet.

Un élément commun dans la renaissance du voyage cyclotouriste est son recentrage autour de la nature. Cela s'inscrit dans l'héritage de la littérature de voyage depuis le XVIII^{ème} siècle. Si l'on en croit les acteurs de l'Entre-deux-guerres, Jean-Jacques Rousseau serait l'ancêtre des cyclotouristes. Certains remonteraient bien jusqu'à Epicure mais cette référence est moins fréquente. De la même manière que les aventuriers et les grands auteurs romantiques du XIX^{ème} siècle, les cyclotouristes rejettent la figure du « touriste » qui est tournée en ridicule. Mais cela correspond à une évolution récente liée à l'essor de l'automobile. Ce n'est qu'à partir du moment où il n'est plus majoritaire que le cyclotourisme cesse d'être du « tourisme » au sens péjoratif. Pourtant, il n'est pas non plus une aventure. Les récits ne sont ni des romans ni des poèmes bien qu'ils en tirent leur inspiration. L'éducation entreprise par les revues spécialisées apprend aux lecteurs à rejeter l'automobilisme, la mondanité mais aussi le touriste étranger. On peut ainsi se demander si le projet de cette littérature de voyage n'est pas d'élaborer le portrait d'un « bon » touriste français sain de corps et d'esprit.

Une autre hypothèse est de regarder l'embellie du cyclotourisme comme une réaction à une industrie touristique qui se massifie. Dès l'instant où ce loisir n'est plus majoritaire ou qu'il cesse de s'étendre, il est nécessaire pour sa survie de prendre le contrepied des pratiques dominantes. Il serait avisé d'étendre la chronologie jusqu'à la démocratisation de l'automobile à la fin des années 1950 qui met fin à l'essor cycliste. Ainsi, il serait possible de mesurer l'adaptation du cyclotourisme au premier âge du tourisme de masse, s'il continue de promouvoir la solitude, le méconnu et la fuite des lieux à la mode ou bien de diversifier ses approches, notamment en s'associant avec d'autres pratiques touristiques. Un travail comparatif est nécessaire, non seulement pour identifier des pratiques « sœurs » ou « mères » du cyclotourisme – on a déjà vu son rapprochement avec l'alpinisme – mais aussi pour connaître celles qui sont rejetées.

Dans cette perspective, il est nécessaire de comprendre ce que représentent le cyclotourisme et le cyclotouriste dans la société française, c'est-à-dire d'un côté l'image des manifestations organisées du tourisme à bicyclette comme les meetings, les brevets, les

concours, les cyclo-sportives ou la journée Vélocio, et de l'autre celle des voyageurs à bicyclette. Une variété de points de vue doit être mobilisée. En premier lieu, celui de l'industrie du cycle. On a vu que les relations étaient étroites avec les cyclotouristes qui jouent un rôle moteur dans leur demande d'innovation technologique et sur l'élaboration de machines de pointe. Ce public peu nombreux constitue un marché intéressant car leur pouvoir d'achat semble supérieur à celui des cyclistes populaires. Pourtant des divergences existent. La fermeté anti-ouvrière, la droitisation du patronat de l'industrie du cycle et sa stratégie économique visant les plus fortunés ne sont pas toujours soutenus par le milieu cyclotouriste qui, encore en 1939, résiste à son emprise. Un autre acteur à envisager est le cycliste professionnel et les organisateurs de course. L'Union Vélocipédique de France a tenté de mettre la main sur les cyclotouristes, suscitant une résistance acharnée d'une bonne partie de ces derniers. Au-delà de la lutte de pouvoir entre fédérations, il s'agirait plutôt d'observer comment sont perçus ces cyclistes par les professionnels. L'expression contemporaine « d'allure cyclotouriste » comporte à la fois une reconnaissance d'un savoir faire en terme de gestion de l'effort et une relégation à un rang inférieur dans la hiérarchie cycliste. C'est un rythme lent que chaque coureur professionnel est capable de suivre, même pour les sprinters en montagne. Cette ambivalence a besoin d'être historicisée. Le point de vue des professionnels étant très médiatisé, il est constructeur de représentations dans l'ensemble de la société. Ceci n'est naturellement pas suffisant. Il est nécessaire de prendre en compte les jugements des personnes non liées à la sphère cycliste. Les cyclotouristes donnent leur propre interprétation de leur perception par les automobilistes, les autres touristes, les hôteliers et les autochtones, faite de surprise, de méfiance, de moquerie, de mépris, de peur ou d'admiration. Quant est-il réellement ? Lors de l'âge d'or de la bicyclette, les cyclistes étaient perçus comme des écraseurs. Ils sont passés au statut de victimes. Ils n'en demeurent pas moins des dangers. Les quelques témoignages d'automobilistes étudiés ici argumentent en ce sens. Les revues de l'industrie automobile peuvent donc être des points d'entrée sur ce sujet. Les initiatives municipales en matière de circulation et de tourisme seraient également de bonnes approches : quelles villes favorisent l'implantation des cyclistes, lesquelles les rejettent ? Une représentation cartographique permettrait une comparaison avec les zones traversées par les cyclotouristes.

A partir de ces nouvelles approches moins cyclo-centrées, il serait possible de mesurer le poids du cyclotourisme dans le paysage touristique français. Un élément important est la compréhension, le partage, l'adoption ou le rejet de leur projet d'évasion pour les entités

extérieures. Les cyclotouristes parviennent-ils à imposer leur conception du voyage ou restent-ils des marginaux excentriques ? Un sentiment répandu chez un observateur novice est la conviction qu'il n'est pas capable de produire un effort similaire. Ce loisir serait inaccessible à cause de sa difficulté, de ses contraintes physiques et techniques. Cela ne signifie pas qu'il y ait incompréhension vis-à-vis de cette pratique. L'admiration se mêle à l'impression de démente. Ainsi, une frontière s'élabore entre les cyclotouristes de plaine ou de rivière mis en difficulté par le moindre relief et ceux de la montagne moins effrayés par l'effort physique. Cette distinction n'existe pas dans l'Entre-deux-guerres. Elle est apparue plus tard et révèle une simplification du voyage cycliste.

L'Entre-deux-guerres n'est qu'une photographie de vingt années offrant une image assez cohérente sans réelle rupture. Elle marque la renaissance du cyclotourisme sur des bases légèrement modifiées. Néanmoins, la pertinence de ce découpage se pose. A bien des égards, la Première Guerre Mondiale est une césure poreuse. Elle est assez solide concernant le cyclisme associatif et le cyclisme utilitaire, les ventes de bicyclettes explosant dès 1919. En revanche, les représentations du tourisme à bicyclette émergent avant. Les deux décennies qui séparent 1919 de 1939 forment une période trop courte et trop homogène pour proposer une véritable analyse chronologique. Les congés payés de 1936 ne suscitent pas d'évolution importante au niveau des représentations car les responsables des revues sont les mêmes depuis le début des années 1930. L'unique rupture majeure est la mort de Paul de Vivie en 1930 dont l'influence sur l'écrit cyclotouriste est incontestable. Or, Vélocio est une personnalité centrale du tourisme à bicyclette depuis la fin du XIX^{ème} siècle. L'ère Vélocio laisse penser à une continuité entre la période dite de la Belle Epoque et l'Entre-deux-guerres. La Grande Guerre ne saurait toutefois être une parenthèse au niveau de la représentation du territoire. Son poids se ressent dans la relation des cyclotouristes à l'histoire, à la guerre, à la nation et à l'image de l'étranger. Un choix doit être fait. Il serait tout à fait défendable d'étudier le cyclotourisme dans son ensemble sur une période allant des années 1880 au début des années 1930. *Le Cycliste* propose une forme de continuité à ce niveau tandis que le Touring-Club de France et l'Union Vélocipédique de France ont un intérêt irrégulier pour le tourisme à bicyclette. Naturellement, le parti pris de placer Paul de Vivie au centre de cette évolution est très critiquable. Il peut être renversé par l'extension du poids de la jeune Fédération, de l'apparition de jeunes rédacteurs parisiens dès la fin des années 1920 ou la continuité du *Chasseur français*. On a toutefois montré que la mort de Vélocio libère un certain nombre d'auteurs qui vont pouvoir occuper la place laissée vacante par « l'apôtre du

cyclotourisme ». Ainsi s'ouvre en 1930 une ère post-Vélocio dans laquelle les fondateurs du tourisme à bicyclette disparaissent progressivement. Les acteurs se renouvellent.

Sur le plan du voyage, le cyclotourisme conserve la tradition de la découverte et de la conquête. Le rayon d'action s'étend et donne la sensation de recherche continue de nouveaux espaces. A l'intérieur des espaces déjà connus apparaît l'aventure sportive faite d'exploits à l'échelle cycliste. Ce phénomène se produit surtout en montagne avec la conquête des cols muletiers qui marque l'appropriation par les cyclistes des chemins d'altitude où les voitures sont rares. Une hypothèse est de voir dans ces défis sportifs les prémices du sport extrême, en l'occurrence du *Mountain Bike* ou, en français, du Vélo Tout Terrain. Dans l'Entre-deux-guerres, ce sont les ascensions qui monopolisent l'attention. L'agilité et l'adresse sur la machine en descente ne font pas partie des thématiques majeures. Ce rapprochement est-il anachronique ? Il est certain que les cyclotouristes ont cherché à s'isoler dans la montagne pour fuir les axes automobiles. Les reliefs sont donc devenus les grandes zones touristiques privilégiées des cyclistes. De plus, ils ont prouvé l'accessibilité des pistes non bitumées. La prudence reste de mise mais quelques voyageurs cyclo-muletiers croisent déjà dans les années 1930 d'autres cyclistes qui se lancent à corps perdu dans la descente abrupte. Les vététistes — qui ne se nomment pas encore ainsi — et cyclotouristes constituent-ils un même public ou se développent-ils chacun de leur côté ? Cette question conduit à celle du rapport entre sport extrême et voyage. L'accumulation des descentes techniques tient-elle du voyage ou invente-t-elle une nouvelle activité sportive localisée ?

Un constat similaire peut s'effectuer sur l'autre versant d'un col. Gravier le Mont Ventoux n'a pas la même signification en 1920 et en 2014. De nos jours, le Géant de Provence a été popularisé par le Tour de France (franchi pour la première fois en 1951) et est devenu, à l'image de l'Alpe d'Huez, un lieu de rassemblement pour toutes sortes de cyclistes amateurs, cyclotouristes ou non. Dans l'Entre-deux-guerres, chez les cyclotouristes, le Mont Ventoux est surtout une étape dans le voyage. Son ascension achève l'excursion mais les contreforts ont une importance touristique équivalente. La relation entre les cyclotouristes et le Tour de France peut être redéfinie. La Grande Boucle popularise un lieu mais ce sont bien souvent les cyclotouristes qui l'ont découvert en premier. De nos jours, les courses cyclistes françaises recherchent de nouvelles ascensions pour répondre à la concurrence du *Giro d'Italia* et de la *Vuelta a España* qui proposent des montées toujours plus spectaculaires par leur pourcentage démesuré (avec des passages de 15 à 30 %). Elles « découvrent » ainsi de nouveaux cols déjà

franchis dans l'Entre-deux-guerres, voire avant, par les cyclotouristes. Ces ascensions constituent un patrimoine cycliste qui se transmet de génération en génération. Ce n'est pas parce que le Tour de France ne passe pas dans certains lieux qu'ils sont inconnus des cyclistes. Au contraire, toutes ces côtes forment un réservoir pour les courses, connu des locaux, qui peuvent les faire surgir au grand jour lors de cet événement à retentissement international. Par ailleurs, les discours de la compétition et du tourisme cycliste se ressemblent. L'aventure épique de l'ascension mobilise le même registre guerrier. La similarité est également perceptible dans la représentation du territoire. Comme dans les récits de *L'Auto*, les cyclotouristes opèrent une valorisation du patrimoine local : les spécialités régionales en matière d'alimentation et de production industrielle, les caractéristiques naturelles, les mœurs perçues comme immuables des habitants, l'évocation des grands épisodes historiques, que ce soit par les batailles ou l'action d'une personnalité historique majeure et la pratique de l'anecdote. Le verbe de *L'Auto* déborde-t-il sur les revues de cyclotourisme ? Cette hypothèse est à retenir. Il est cependant plus probable que ces discours proviennent d'un héritage plus ancien issu de la politique d'éducation de la III^{ème} République. Sa manifestation dans deux pans bien différents du cyclisme fait de la vélocipédie un vecteur de construction et de diffusion de l'imaginaire du territoire.

L'attachement au local peut aussi s'expliquer par l'influence de la poésie et de la littérature régionaliste. Les écrits de Frédéric Mistral, d'Alphonse Daudet ou de Pierre Loti animent la perception des paysages et des habitants. Une piste à explorer pour comprendre la domination du pôle Sud-Est dans les voyages cyclotouristes est de mesurer le poids du Félibrige, association de défense et de promotion de l'identité languedocienne créée en 1854, dans les clubs cyclistes de Provence. Il n'y a pas de hasard à ce que l'on retrouve la famille Roumanille dans les meetings organisés par Paul de Vivie.

A une autre échelle, le cyclotourisme français (Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme, Touring-Club de France et Union Vélocipédique de France) tisse des liens avec le *Cyclist Touring Club* anglais, la Ligue Vélocipédique Belge et le Touring Club Italien. Il peut être donc intéressant d'étendre l'étude des voyages cyclotouristes à ces pays qui ont jugé bon de se regrouper en fédération internationale en 1937. Par ailleurs, on sait par les voyages des Français à l'étranger que le cyclotourisme est très pratiqué en Allemagne et en Suisse. Les cyclistes des autres pays sont restés à des montures traditionnelles qui font passer la France, et probablement l'Angleterre, pour des pays dominants dans l'art de l'innovation

technologique cycliste. Par conséquent, après avoir vu l'importance de la distinction par la machine qu'opère les cyclotouristes français, la question se pose sur l'objectif de l'évasion cycliste à l'étranger. Une piste qui se dessine est que l'alliance entre sport, nature et culture se répand dans l'Europe de l'Ouest sous l'impulsion du duo franco-britannique. Cependant, il est très probable que des pays développent des spécificités nationales en termes de perception du territoire mais aussi dans leur relation à la bicyclette. Le cas français bénéficie d'une industrie du cycle forte et performante dans l'Entre-deux-guerres ainsi qu'un impact extrêmement fort du Tour de France. Ce modèle ne saurait se reproduire chez ses voisins de façon similaire. L'approche internationale devrait permettre d'identifier plusieurs formes de voyages cyclotouristes et du rôle moteur de certaines régions.

Sources

1) Périodiques

- *Le Cycliste*

Mensuel, 1888-1973, interruption entre 1930 et 1932, Saint-Etienne.

Disponible de 1919 à 1939.

Sondé pour les années 1919, 1920, 1923, 1926, 1927, 1932, 1935 et 1938.

Bibliothèque Nationale de France / **MICROFILM M- 16417**

- *Cyclotourisme. Revue mensuelle de la Fédération française des sociétés de cyclotourisme*

Mensuel, 1926-1952, Paris.

Disponible d'avril 1932 à avril 1938 sauf n°54 (mai 1932) ; n°68-70 (juillet-septembre 1933) ; n°72 (novembre 1933) ; n°75-78 (février-mai 1934) ; n°83 (octobre 1933) et n°98-105 (janvier-août 1936).

Sondé pour les années 1932 et 1935.

Bibliothèque Nationale de France / **JO- 82944**

- *Le Cyclotouriste*

Trimestriel, 1926-1963, Lyon.

Disponible de 1927 à 1939 sauf n°1-5 (mars-décembre 1926) ; 18 (janvier-février 1928) ; 45 (juillet-août 1933) ; 63 (juillet-août 1936) ; 65 (novembre-décembre 1936) et 79-80 (mars-juin 1939).

Sondé pour les années 1927, 1931, 1932, 1935 et 1938.

Bibliothèque Nationale de France / **JO- 83244**

- *La Pédale*

Hebdomadaire, 1923-1928, Paris.

Disponible de 1923 à 1925 avec lacunes.

Sondé pour l'année 1923.

Bibliothèque Nationale de France / **NUMP- 5522** [disponible sur Gallica]

- *La Pédale Touristique*

Hebdomadaire, décembre 1932-1939, Saint-Etienne.

Disponible jusqu'au 3 août 1939 sauf n°243 (11 août 1937).

Sondé pour les années 1932, 1935 et 1938.

Bibliothèque Nationale de France / **4- JO- 13338**

- *La Revue du Touring-Club de France*

Mensuel, 1891-1958, Paris.

Disponible en totalité.

Sondé pour les années 1919, 1923, 1926, 1927, 1932, 1935 et 1938.

Bibliothèque Nationale de France / **NUMP – 11537** et **NUMP – 11975** [disponible sur Gallica]

- *Union Cyclotouriste de Touraine, Bulletin officiel puis Revue mensuelle*

Mensuel, 1931-1939, Tours.

Disponible de 1931 à 1934 (sauf n°1), manque 1935 ; lacunes pour 1936-1937 : manquent novembre et décembre 1936 ; manquent janvier-février, avril-juillet, septembre-octobre et décembre 1937 ; sans lacune 1938-1939.

Sondé pour les années 1931, 1932 et 1938.

Bibliothèque Nationale de France / **JO- 75162**

2) Publicités dans d'autres périodiques

- « Sécurité », *L'Illustration*, 7 octobre 1933, Annonces XLVII.

- « La santé par le vélo ! Faire de la bicyclette c'est faire de la santé », *Le Chasseur français*, n°540, mars 1935.

- « Pour faire du tourisme à deux, agréablement, sans fatigue, rien ne vaut un TANDEM HIRONDELLE », *Le Chasseur français*, 1937.

3) Récits de voyage dans la presse

a) **Récits de voyage dans *Le Cycliste* (1919-1939)**

1919 :

- D., « La Haute-Route de Retord (Haut-Valromey) », n°1, janvier 1919, p. 9-12.
- COGNET Emile, « Au Ventoux, par l'Ardèche et la Drôme », n°1-3, janvier-mars 1919, p.12 et 36-38.
- Dr. F.M., « La Bérarde », n°2 et 3, février-mars 1919, p. 38-39.
- ROUX D'HARYERT, « De Paris à Paris en juillet 1916. Brie, Sénonais, Avallonnais, Haut-Morvan, Puisaye, Gâtinais », n°4/-6/7, avril-juillet 1919, p. 53-58 et 87-93.
- François P., « Vivarais et Vercors », n°4 et 5, avril-mai 1919, p. 58-60.
- VÉLOCIO, « Col du Rousset – Forêt de Lente », n°6 et 7, juin-juillet 1919, p. 79-83.
- VÉLOCIO, « Le Tour de Mézenc (240 kilomètres) », n°6 et 7, juin-juillet 1919, p. 83-87.
- COGNET Emile, « Voyage de Noces », n°6/7, 8/9 et 10/11/12, juin-décembre 1919, p. 93-96 ; 99-101 et 135-138.
- FAURE Jean, « Excursion à la S^{te}-Baume (Septembre 1918) », n°8 et 9, août-septembre 1919, p. 103-106.
- André L., « Excursion du 14 juillet », n°8 et 9, août-septembre 1919, p. 107-108.
- A. PLANIOL, « Randonnées parisiennes », n°10, 11 et 12, octobre-décembre 1919, p. 123-128.
- VÉLOCIO, « Autour de Pierre-sur-Haute », n°10, 11 et 12, octobre-décembre 1919, p. 129-130.
- Jules G..., « Promenades dominicales », n°10, 11 et 12, octobre-décembre 1919, p. 138-139.

1920 :

- VÉLOCIO, « Randonnées préparatoires », n°1, 2 et 3, janvier-mars 1920, p. 8-15.
- VÉLOCIO, « A la Croix du Sud », n°4, 5 et 6, avril-juin 1920, p. 33-36.
- Ch. LACROIX, « Lyon – Marseille et retour », n°4, 5 et 6, avril-juin 1920, p. 36-39.
- T.C.F., 144511, « Voyages en zigzag. Le long de l'ancien Front des Armées », n°4/5/6, 9/10 et 11/12, avril-décembre 1920, p. 39-45 ; 74-80 et 88-92.
- Un Audax stéphanois, « Randonnée d'Audax », n°7 et 8, juillet-août 1920, p. 55-56.
- BLOCH, « La Chartreuse, 26 août 1920 », n°7 et 8, juillet-août 1920, p.57-58.

- Ch. LACROIX, « Vallée des Arves, Croix de Fer et Eau-d'Olle », n°7 et 8, juillet-août 1920, p. 58-61.
- VÉLOCIO, « Mon 1^{er} janvier », n°11 et 12, novembre-décembre 1920, p. 82-86.
- Ch. LACROIX, « Du Col du Béal au Jura », n°11 et 12, novembre-décembre 1920, p. 92-94.
- TOUCHEBEUF, « Les grands cols des Alpes françaises », n°11 et 12, novembre-décembre 1920, p. 94-96.

1921 :

- BLOCH, « La Fête du pain », n°11 et 12, novembre-décembre 1921, p.92-94.
- B..., « Dans le Haut-Quercy », n°11 et 12, novembre-décembre 1921, p. 94-97.
- P..., « Dix jours de camping cyclotouristique », n°11 et 12, novembre-décembre 1921, p. 97-101.
- Dr. F.M., « Le Vercors », n°11 et 12, novembre-décembre 1921, p. 101-103.
- Ch. LACROIX, « Rocamadour », n°11 et 12, novembre-décembre 1921, p. 103-104.

1922 :

- T.C.F., 144511, « Un mois en Norvège », n°1 et 2, janvier-février 1922, p. 10-18.
- BLOCH, « Noël en Montagne », n°3 et 4, mars-avril 1922, p. 28-31.
- P. ABADIE, « En vallée d'Ossau », n°3 et 4, mars-avril 1922, p. 31-32.
- S..., « Rocamadour », n°3 et 4, mars-avril 1922, p. 32-37.
- ..., « Paris - Brest et retour », n°3/4, 5/6, 7/8 et 9/10, mars-octobre 1922, p. 38-40 ; 56-60 ; c2-c4 et c3-c4.
- VÉLOCIO, « Au Col des Echarmeaux », n°5 et 6, mai-juin 1922, p. 46-48.
- BLOCH, « Dans la forêt de Lente », n°5 et 6, mai-juin 1922, p. 48-52.
- M. PRAT, « Trièves et Dauphiné à la Toussaint. *Le Galibier* », n°5/6-7/8, mai-août 1922, p. 54-56 et 73-75.
- BAUDOT Jules, « La France complète à bicyclette ! », n°7 et 8, juillet-août 1922, p. 65-70.
- VELTER Charles, « Souvenirs du Jura (juin 1922) », n°7 et 8, juillet-août 1922, p. 70-72.
- J. CL..., « Zigzags en Morvan », n°7 et 8, juillet-août 1922, p. 75-78.
- VÉLOCIO, « En allant au Puy Mary », n°9 et 10, septembre-octobre 1922, p. 82-91.
- Dr. F.M., « Le col de la Bataille », n°9 et 10, septembre-octobre 1922, p. 92-94.
- VAVITO-D'ESSANTES, « A propos d'Ambel », n°9 et 10, septembre-octobre 1922, p. 94-96.

- Un vétéran du T.C.F., n°26826, « Pèlerinage au Front », n°9/10-11/12, septembre-décembre 1922, p. 100 et 105-107.
- VÉLOCIO, « Saint-Jean-la-Vêtre », n°11 et 12, novembre-décembre 1922, p. 107-109.
- MAY Jean, « Une excursion de cinq jours à travers le Lyonnais, le Mâconnais, le Roannais, l'Auvergne et le Velay », n°11 et 12, novembre-décembre 1922, p. 113-116.
- MAY Jean, « De Lyon à Millau et retour, par l'Auvergne, le Cantal, la Lozère et l'Ardèche », n°11/12 et 1/2, novembre-décembre 1922 et janvier-février 1923, p. 116-120 et 18-19.

1923 :

- BLOCH, « Salut ! Mes Alpes si fières... », n°1 et 2, janvier-février 1923, p. 15-18.
- M.F., « Promenade en Auvergne (août 1922) », n°1/2-3/4, janvier-avril 1923, p. 19-20 et 33-36.
- VÉLOCIO, « Excursion du Cycliste. Randonnée préparatoire », n°3 et 4, mars-avril 1923, p.31-33.
- GAY Maurice, « Frère, il faut mourir... », n°3/4-5/6, mars-juin 1923, p. 38-40 et 54-58.
- Vte R. DE LEUSSE, « D'Hurigny (près Mâcon) au Petit-Saint-Bernard », n°5/6-7/8, p. 56-60 et 71-73.
- VÉLOCIO, « Randonnée pascalle », n°7 et 8, juillet-août 1923, p. 73-75.
- R. MOREL, « Bicyclette et ski », n°7 et 8, juillet-août 1923, p. 75-76.
- M. BUGARD, « Col de la Croix-Blanche », n°7 et 8, juillet-août 1923, p. 76-78.
- IXION Paul, « De Paris à Château-Chinon », n°7 et 8, juillet-août 1923, p. 78-80.
- VÉLOCIO, « Mon 14 juillet », n°9 et 10, septembre-octobre 1923, p. 89-92.
- SAUZET Albert, « Sur la route de St-Etienne à Grenoble par la forêt de Lente », n°9 et 10, septembre-octobre 1923, p. 93-94.
- A.C., « D'Argelès aux Eaux-Bonnes par le col d'Aubisque, 5 juillet 1923 », n°9 et 10, septembre-octobre 1923, p. 94-96.
- Vétéran du T.C.F. n°26826, « Promenades autour de Nice », n°9/10-11/12, septembre-décembre 1923, p. 97-99 et 108-109.
- BERNARD Jean, « De Lyon au Croisic par l'Auvergne et Rocamadour », n°9/10-11/12, septembre-décembre 1923, p. 99-100 et 110-116.
- BLOCH, « Vagabondages », n°11 et 12, novembre-décembre 1923, p. 116-117.
- Vétéran du T.C.F. n°26826, « Dans les Vosges Alsaciennes », n°11/12 et 1/2, novembre-décembre 1923 et janvier-février 1924, p. 117-120 et 11-14.

1924 :

- MAY Jean, « Un Voyage aux Pyrénées », n°1 et 2, janvier-février 1924, p. 14-20.
- F. FAURENS, « Alpes du Dauphiné et de la Savoie. 1^{er}-8 juillet 1923 », n°1/2-3/4, janvier-avril 1924, p. 20-32 et 43-47.
- L'Audax 133, « En Voyage », n°3 et 4, mars-avril 1924, p. 40-42.
- J. CLERMONT, « Premier voyage à tandem conjugal et quelques réflexions qui en résultent sur l'auto et la poly », n°3/4, 5/6 et 7/8, mars-août 1924, p. 50-52 ; 69-72 et 84-88.
- J.N..., « Excursion en Berry », n°5 et 6, mai-juin 1924, p. 66-67.
- MAY Jean, « Promenade de Pentecôte », n°5 et 6, mai-juin 1924, p. 67-69.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°7 et 8, juillet-août 1924, p. 80-83.
- OTTO KAR, « Conte de Mardi Gras. Confetti de plâtre..., et de neige », n°7/8-9/10, juillet-octobre 1924, p. 88-92 et 110-112.
- BLOCH, « Itinéraires », n°9 et 10, septembre-octobre 1924, p. 100-102.
- F. FAURENS, « Essai de Campement Cycliste aux Pyrénées. 19-20 juillet 1923 », n°9-10, septembre-octobre 1924, p. 102-105.
- M. TIANO, « Huit jours dans les Alpes de Savoie », n°9 et 10, septembre-octobre 1924, p.107-109.
- BERNARD Jean, « Promenade de 14 juillet », n°9/10-11/12, septembre-décembre 1924, p.109-110 et 126-127.
- BOUILLIER, « En Randonnant », n°11 et 12, novembre-décembre 1924, p. 124-126.
- GAY Maurice, « 200 – 300 – 400 kilomètres. Impressions d'un Combattant », n°11/12 et 1/2, novembre-décembre 1924 et janvier-février 1925, p. 127-132 et 17-19.

1925 :

- Dr. L. HÉDON, « Bicyclette de voyage et randonneuse », n°1 et 2, janvier-février 1925, p.8-14.
- E. DÉSESQUELLES, « Cyclotourisme en Italie », n°1 et 2, janvier-février 1925, p. 16-17.
- Vétéran du T.C.F., n°26826, « Promenades autour de Nice », n°1/2 et 11/12, janvier-février et novembre-décembre 1925, p. 20 et 91-92.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°3 et 4, mars-avril 1925, p. 26-28.
- L. THIMONIER, J. NÉEL et F. FERLAY, « Oisans & Maurienne. Cinq jours en montagne », n°3/4-5/6, mars-juin 1925, p. 35-36 et 47-50.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°5 et 6, mai-juin 1925, p. 50-52.

- LIPS, « Bordeaux-Paris en Flottante sur bicyclette « Intégral » », n°7 et 8, juillet-août 1925, p. 60-63.
- V..., « Aux Bords de la Dordogne et du Lot », n°7 et 8, juillet-août 1925, p. 64-68.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°7/8-9/10, juillet-octobre 1925, p. 68 et 77-81.
- M. MAITRE, « Le Col du Parpaillon (2.607 mètres d'altitude) », n°9 et 10, septembre-octobre 1925, p. 73-77.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°11 et 12, novembre-décembre 1925, p. 92-93.
- M. DURIEU, « Itinéraires Algériens », n°11/12 et 1/2, novembre-décembre 1925 et janvier-février 1926, p. 93-96 et 8-10.

1926 :

- C..., « Vercors et Diois. Premières impressions de cyclotourisme », n°1 et 2, janvier-février 1926, p. 6-8.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°1 et 2, janvier-février 1926, p. 10-13.
- F. FAURENS, « Une Semaine de Campement à l'Orient des Pyrénées. 22-29 juillet 1925 », n°1/2, 3/4 et 5/6, janvier-juin 1926, p. 16-20 ; 30-36 et 44-47.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°3 et 4, mars-avril 1926, p. 22-28.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°5 et 6, mai-juin 1926, p. 43-44.
- DURIEU, « Choses d'Espagne », n°5/6-7/8, mai-août 1926, p. 50-52 et 61-62.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°7 et 8, juillet-août 1926, p. 58-61.
- MARRE Philippe, « De Paris aux Monts du Jura et retour », n°7 et 8, juillet-août 1926, p. 62-67.
- BUGARD Maurice, « Le Haut Pays Basque ou Pays de Cize, à bicyclette (novembre 1925) », n°9/10-11/12, septembre-décembre 1926, p. 77-80 et 99-102.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°11 et 12, novembre-décembre 1926, p. 95-98.
- MAY Jean, « Voyage en zigzag », n°11/12 et 1/2, novembre-décembre 1926 et janvier-février 1927, p. 102-104 et 12-19.

1927 :

- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°1 et 2, janvier-février 1927, p. 9-11.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°3 et 4, mars-avril 1927, p. 27-33.
- VIGNON, « Etapes algériennes », n°3/4, 5/6, 7/8 et 11/12, mars-août et novembre-décembre 1927, p. 40-42 ; 57-58 ; 74 et 100-101.

- MARRE Philippe, « Pâques au pays du Vent (de Paris aux Baux pour le meeting de Vélocio. 812 k. (14-17 avril 1927) », n°5 et 6, mai-juin 1927, p. 45-49.
- H.T., « Une visite à Malleval », n°5 et 6, mai-juin 1927, p. 50-51.
- MARRE Philippe, « De Paris aux Pyrénées », n°7 et 8, juillet-août 1927, p. 63-65.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste (15 mai). Saint-Agrève, Le Cheylard, Lamastre, La Louvesc, Saint-Etienne », n°7 et 8, juillet-août 1927, p. 65-69.
- CAEN Pierre et CAEN Etienne, « De la Lorraine au lac Léman par deux frères », n°9 et 10, septembre-octobre 1927, p. 84-86.
- CLAIRET Lucien, « Excursion cyclotouristique dans les Monts du Forez », n°9 et 10, septembre-octobre 1927, p. 86-87.
- T.C.F., n°26826, « La Corse (Notes de voyage) », n°9/10, 11/12, 5/6 et 11/12, septembre-décembre 1927, mai-juin et novembre-décembre 1928, p. 88-90 ; 101-106 ; 56-60 et 107-108.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste. A la Trappe d'Aiguebelle », n°11 et 12, novembre-décembre 1927, p. 93-99.

1928 :

- Dr. L. HÉDON, « Végétarisme. Quelques chiffres. Bouclier contre les coups de fusil », n°1 et 2, janvier-février 1928, p. 10-15 ;
- VÉLOCIO, « Randonnée pascale », n°3 et 4, mars-avril 1928, p. 31-33.
- Dr. F.M., « Le Dévoluy », n°3 et 4, mars-avril 1928, p. 35-37.
- MARRE Philippe, « Randonnée impromptue », n°3/4-5/6, mars-juin 1928, p. 37-40 et 53-56.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°5 et 6, mai-juin 1928, p. 48-53.
- H. CHEMINEAU, « Randonnées de l'E.S. », n°7 et 8, juillet-août 1928, p. 64-67.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°7 et 8, juillet-août 1928, p. 67-74.
- CAZASSUS, « Agen – Saint-Etienne – Agen », n°9 et 10, septembre-octobre 1928, p. 81-83.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°9 et 10, septembre-octobre 1928, p. 86-87.
- Mme J.R..., « Une tournée dans le Vercors », n°9 et 10, septembre-octobre 1928, p. 87-89.
- CLAIRET Lucien, « Dans les Alpes dauphinoises. Excursion cyclotouristique de Grenoble à La Bérarde », n°9-10, septembre-octobre 1928, p. 90-92.
- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°11 et 12, novembre-décembre 1928, p. 100-102.
- H.J., « Lyon à la Grande-Chartreuse », n°11 et 12, novembre-décembre 1928, p. 102-105.

- Ch. B..., « Souvenirs de Vacances (1928). Une excursion de nuit au Mont-Pilat », n°11 et 12, novembre-décembre 1928, p. 105-107.

- E.A.L., « Impressions de Normandie », n°11 et 12, novembre-décembre 1928, p. 109-112.

1929 :

- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°1 et 2, janvier-février 1929, p. 5-10.

- E.A.L., « Autour de mon clocher », n°1 et 2, janvier-février 1929, p. 12-13.

- C..., « Le Pays d'Ariège en bicyclette », n°1/2, 3/4, 5/6, 7/8 et 9/10, janvier-octobre 1929, p.14-16 ; 34-36 ; 51-52 ; 66-68 et 83-86.

- VÉLOCIO, « Excursions du Cycliste », n°3 et 4, mars-avril 1929, p. 25-30.

- BRICOURT Eugène, « Par Monts et par Vaux », n°5 et 6, mai-juin 1929, p. 41-42.

- VÉLOCIO, « Pentecôte au Ventoux », n°5 et 6, mai-juin 1929 p. 42-45.

- GRILLOT Georges, « De Paris à Vélocio par Maillane », n°7 et 8, juillet-août 1929, p. 63-66.

- VÉLOCIO, « Randonnée d'Automne », n°11 et 12, novembre-décembre 1929, p. 100-103.

- G.H., « Randonnée dominicale. Le Rousset et retour », n°11 et 12, novembre-décembre 1929, p. 104-106.

- L.D., « Excursion dans le Calvados », n°11/12 et 1/2, novembre-décembre 1929 et janvier-février 1930, p. 107-108 et 9-10.

1932 :

- H. J..., « Randonnée sous la pluie, 6-7 juillet 1929 », n°1, mars 1932, p. 13-15.

- H.J., « A travers mes souvenirs (Août 1929) », n°3-4, juillet-août 1932, et n°1, novembre 1932, p. 58-59, 87-88 et 112.

- MARRE Philippe, « Zigs-Zags en Suisse et en Savoie », n°2-6, décembre 1932-mai 1933, p.138-140 ; 13-15 ; 43-46 ; 75-77 et 106.

1933 :

- L. D..., « La Hague », n°5, avril 1933, p. 77-78.

- J. GRENOUILLAT, « A bicyclette du Puy à Tournon. 29 août – 19 septembre 1932 », n°5, avril 1933, p. 78.

- A. KASTLER, « De Motteville à Dieppe », n°6, mai 1933, p. 109-110.

- J. LEMARCHAND, « Barentin – Les Andelys – Barentin », n°7, juin 1933, p. 141-142.

- L.V., « Promenade d'Automne au Mont Monnet », n°8, juillet 1933, p. 174-175.

- GRILLOT Georges, « Paysages du Nord », n°9, août 1933, p. 206-208.
- CLAIRET Lucien, « La Montagne forézienne. Le col de Chansert. Le col des Allebasses », n°9-10, août-septembre 1933, p. 208-209 et 237-238.
- DEBORNE, « D'un bout à l'autre de la France. Dunkerque – Menton », n°10, septembre 1933, p. 226.
- PERCYCLO, « Tours de roues dans les Alpes », n°10-12, septembre-décembre 1933 et n°1, janvier 1934, p. 239-243 ; 286-290 ; 339-341 et 39-40.
- L. RENAULT, « Annecy – Chamonix par le col du Bonhomme », n°10, septembre 1933, p.245-246
- VIEU Louis, « Par Monts et par Vaux », n°11, octobre 1933, p. 291-294.
- M., « Biarritz-Luchon par les Cols », n°12, novembre-décembre 1933, p. 341-342.

1934 :

- GRILLOT Georges, « Routes de Suisse et d'Italie », n°1-2, janvier-février 1934, p. 35-38 et 85-86.
- MARRE Philippe, « Un remède de cheval », n°2-3, février-mars 1934, p. 83-85 et 130-133.
- R. SUTRAT, « De Paris au Sud-ouest (Bordelais – Saintonge) Juin-Juillet 1933 », n°4-5, avril-mai 1934, p.179-181 et 227-229.
- J. GRENOUILLAT, « Sorties estivales », n°4, avril 1934, p. 182.
- R. GRIFFON, « Comment j'ai franchi la Vanoise », n°5, mai 1934, p. 224-226.
- P.B., « Du Velay à la Provence », n°5-6, mai-juin 1934, p. 229-230 et 275-276.
- A. BULLO, « Dans l'île de Beauté », n°6-9, juin-septembre 1934, p. 271-273 ; 321-324 ; 371-373 et 431-432.
- SIX Albert, « Un Stéphanois au Mont de l'Enclus », n°6, juin 1934, p. 273-274.
- VIEU Louis, « Le Lac d'Oô », n°7, juillet 1934, p. 325-326.
- R.L., « Au Pays Basque Espagnol », n°8, août 1934, p. 368.
- GARNAULT Jean, « Lacs italiens », n°9-10, septembre-octobre 1934, p. 427-431 et 479-480.
- DARCHIEUX Germaine, « En allant voir le Concours d'Auvergne... Vivarais, Velay, Forez à Pentecôte », n°10, octobre 1934, p. 477-479.
- PERCYLO, « De la Picardie à la Savoie... », n°11-12, novembre-décembre 1934 et n°1, janvier 1935, p. 521-525 ; 575-578 et 44-46.
- A. DUPUIS, « Les Vosges et l'Alsace-Lorraine », n°12, décembre 1934, p. 573-575.

1935 :

- A. B..., « La Bretagne vue par un Etranger », n°1-3, janvier-mars 1935, p. 41-43 ; 95-97 et 142-143.
- L. PITARD, « Le Tandem en Montagne », n°3, mars 1935, p. 133-134.
- VIEU Louis, « Dans les Montagnes de l'Hérault », n°3, mars 1935, p. 139-142.
- A. CH., « Voyage au Pays des Moulins et des Tulipes », n°3-4, mars-avril 1935, p. 144 et 198-202.
- Ch. B., « Une Visite au Monastère de la Trappe de Notre-Dame-des-Dombes, près Marlieux (Ain) », n°4, avril 1935, p. 197-198.
- HOWAT William J., « Au cœur de l'Ecosse Pays de Roman », n°5, mai 1935, p. 260-262.
- R. SUTRAT, « Coups de pédales au Pays des Chouans », n°5-6, mai-juin 1935, p. 262-266 et 320-321.
- M. COQUILLAT, « Vieilles Pierres », n°6, juin 1935, p. 317-320.
- P.E., « En Queyras », n°6, juin 1935, p. 322.
- COINTEPAS Louis, « Brest – Menton », n°7-8, juillet-août 1935, p. 373-374 et 397-398.
- J. KELLER, « Souvenirs de Vacances (été 1934). Voyage en Suisse », n°7-8, juillet-août 1935, p. 375-378 et 423-424.
- J. GRENOUILLAT, « Sorties estivales 1935 », n°7, juillet 1935, p. 378.
- R. PERNOT, « Autour de la Normandie », n°8, août 1935, p. 419-423.
- A. CH., « Une randonnée de 435 kms accomplie en solitaire », n°9, septembre 1935, p. 475-476.
- J.B., « La région des Dolomites », n°9, septembre 1935, p. 477-481.
- P.V., « Du Vercors à la Provence », n°9, septembre 1935, p. 481-482.
- MARRE Philippe, « Cévennes et Monts du Cantal », n°10-11, octobre-novembre 1935, p.529-530 et 581-585.
- VIEU Louis, « Hors des chemins battus. Le Col muletier de la Madeleine (1984 m.), n°11, novembre 1935, p. 586.
- VIBERT Léon, « Quinze jours de Cyclo-Camping en Faucigny », n°12, décembre 1935 et n°1, janvier 1936, p. 614 et 9.
- A. GRIFFE, « Le col de Restefond », n°12, décembre 1935, p. 633-635.
- P. « De Granville à Epernay », n°12, décembre 1935, p. 635-638.

1936 :

- R. GRIFFON, « Vers St-Véran par le col de la Noire », n°1, janvier 1936, p. 27-29.
- A. CHENARD, « De Beauvais aux Vosges et retour. 1.313 km en 7 jours », n°1-2, janvier-février 1936, p. 30-33 et 71-74.
- M. et Mme DESDOUETS, « Une « première » à l'Iseran », n°2, février 1936, p. 53-56.
- J. DELAMAIRE, « Deux jours au fil des routes normandes », n°2, février 1936, p. 69-70.
- POGE André et L. ROCHER, « Le Col de la Gemmi (Suisse) », n°3, mars 1936, p. 115-117.
- Un groupe de Cyclo-Touristes Boulonnais, « Pentecôte dans le Jura », n°3, mars 1936, p.117-119.
- P. CHAPPEL, « Au Pays du Sourire », n°3-4, mars-avril 1936, p. 119-120 et 153-156.
- ROY André, « Trois hommes en Morvan », n°4-6, avril-juin 1936, n°157-158 ; 189-191 et 236-237.
- ESCOFFIER Pierre, « Les cols d'Anterne et du Bonhomme – le col de l'Iseran et la Bérarde », n°5, mai 1936, p. 192-194.
- D'ARISTE Paul, « Cyclotourisme en Oise, Aisne et Marne », n°6, juin 1936, p. 233-236.
- A. BENNETT, « Voyage en Angleterre du Nord », n°6-7, juin-juillet 1936, p. 237-238 et 276-278.
- DE CARNÉ Olivier, « De Bort-les-Orgues à Bort-les-Orgues par le Mont-Dore », n°7, juillet 1936, p. 275-276.
- BAUCHER Roger, « Brest – Menton en 80 heures », n°8, août 1936, p. 295-297.
- L.C., « 1.000 km en Suisse et Lacs Italiens », n°8, août 1936, p. 315-318.
- A. POUCHOL, « Vers le lac du Bouchet », n°9, septembre 1936, p. 368.
- Comte LASCELLES-BROOKS, « Sable et soleil de feu », n°9, septembre 1936, p. 377-385.
- Professeur L. HEDON, « Le Port de Vénasque », n°9, septembre 1936, p. 395-396.
- VIEU Louis, « Au pays de Vélocio », n°9, septembre 1936, p. 397-398.
- PERCYCLO, « Biarritz – Carcassonne », n°9-10, septembre-octobre 1936 et n°6-7, juin-juillet 1937, p. 399-401 ; 439-441 ; 233-234 et 268-270.
- ESCOFFIER Pierre, « Col du Pas-de-la-Ville », n°10, octobre 1936, p. 441-442.
- M. et Mme A. RABAULT et R. COIFFIER, « Au Pays des Ours », n°11, novembre 1936 et n°1, janvier 1937, p. 489-491 et 34-36.
- ESCOFFIER Pierre, « Le Col d'Hurtières. Le Petit Balcon d'Oisans », n°11, novembre 1936, p. 491-492.
- J. DEBORNE, « La Traversée du Canigou », n°12, décembre 1936, p. 513-514.
- Ch. RANCIER, « Noël en Chartreuse », n°12, décembre 1936, p. 525-527.

1937 :

- R. DAVENNE, « Ariège, Catalogne française, Cerdagne & Andorre », n°1-3, janvier-mars 1937, p. 31-33 ; 77-82 et 119-123.
- YOUTH, « Argoat », n°3, mars 1937, p. 117-118.
- R. GRIFFON, « De Paris à Besançon », n°4, avril 1937, p. 151-152.
- GOY Pierre, « Randonnée balkanique », n°4-5, avril-mai 1937, p. 157-159 et 197-198.
- A. et P. CARROY, « En Limousin », n°4, avril 1937, p. 159-160.
- TERNIER André, « Le Col de la Ruchère », n°5, mai 1937, p. 195-196.
- DARCHIEUX Germaine, « De Grenoble à Nice par les cols de Parpaillon, d'Allos, des Champs et de Quartier », n°6, juin 1937, p. 229-232.
- DE CARNÉ Olivier, « De Brest à l'abbaye de Bon-repos par Camaret-sur-Mer », n°7, juillet 1937, p. 265-267.
- R. CASTELAIN, « Quatre jours en Morvan », n°8, août 1937, p. 303-304.
- D'ARISTE Paul, « De la Chalosse au Pays Basque », n°9, septembre 1937, p. 339-341.
- H.-J. HOUNSFIELD, « Un voyage en Belgique. 6 jours – 750 kms », n°10, octobre 1937, p.377-378.
- RIDEL Georges, « 6^e Semaine du « Circuit de France ». Evian – Niederbronn-les-Bains », n°10-11, octobre-novembre 1937, p. 379-381 et 423-424.
- J. CHAMPIN, « Le Canigou », n°10, octobre 1937, p. 381-382.
- A. DUPUY, « Alpes, Côte d'Azur, Auvergne », n°11, novembre 1937, p. 421-422.
- C.T.A., « En Puisaye », n°11, novembre 1937, p. 425.
- HERVÉ Maurice, « Paris – Pavezin, 1937 », n°12, décembre 1937, p. 457-458.
- M. ROUTENS, « L'Italie, la Côte d'Azur par les cols alpins », n°12, décembre 1937, p. 459-463.
- KALAN-BREDAINE, « Petite Rétrospective Pyrénéenne (Excursion dans le val d'Ossau) », n°12, décembre 1937 et n°1, janvier 1938, p. 463-464 et 36.

1938 :

- M. et Mme RÉMY, « Souvenirs de Vacances », n°1, janvier 1938, p. 31-34.
- G. VIDAL, « Une excursion au Mont-Lozère », n°1, janvier 1938, p. 35.
- DESDOUETS, « Les Cols de la Noire et de Restefond... à tandem », n°2, février 1938, p.64-65.
- MAGDA, « Il y a six mois que je suis née... », n°2, février 1938, p. 70-71.

- VÉRON, « Un circuit très pittoresque dans une partie des Vosges et l'Alsace », n°2, février 1938, p. 75-76.
- VABERT Pierre, « Au cirque de Gavarnie », n°3, mars 1938 p. 105-106.
- POUJOULAS Louis, « Pâques en Provence. A travers la Région Varoise », n°3, mars 1938, p. 111-113.
- ROUTENS Marcel, « La Traversée du Col de l'Arc (1743 m.) », n°4, avril 1938, p. 128-129.
- PAUVREHOMME Louis, « Toulon – Le Mont St-Michel – Toulon », n°4, avril 1938, p.147-150.
- J. HAZERA, « Les sentiers cyclables des Landes, d'Arcachon à Léon », n°5, mai 1938, p.159-161.
- E.-A.L., « Trois jours dans l'Orne, la Sarthe et la Mayenne », n°5-6, mai-juin 1938, p. 173-174 et 203-204.
- DE CARNÉ Olivier, « Paysages de Charente-Inférieure », n°5, mai 1938, p. 177.
- DE LA TOMBELLE Henry, « La Randonnée du Silence », n°5, mai 1938, p. 182.
- L. ARNETTE DE LA CHARLONNY, « Entre deux Bornes », n°5, mai 1938, p. 183-185.
- POGE André, « 10 jours de Cyclo Camping en Suisse », n°6, juin 1938, p. 199-200.
- L.B., « Sur les routes du Centre », n°6, juin 1938, p. 201-202.
- J. MÉZO, « Le col de Basmont », n°6, juin 1938, p. 211-212.
- VIBERT Léon, « Le voyage de Varennes (1791-1937) », n°7, juillet 1938, p. 229-232.
- Docteur F. PECH, « Le Col et le Port de Saleix (Ariège) », n°7, juillet 1938, p. 239-239.
- Commandant P. HENRY, « En Auvergne. De La Bourboule à La Bourboule par le Mont-Dore, Rochefort-Montagne et Saint-Sauves », n°7-8, juillet-août 1938, p. 245-248 et 292.
- LEMBALLEUR, « Un tandem français au pays des canaux », n°7, juillet 1938, p. 249-251.
- J.B., « Naples et la Sicile », n°8-9, août-septembre 1938, p. 275-277 et 317-322.
- Docteur F. PECH, « Luchon – Bayonne par les Cols Muletiers », n°8, août 1938, p. 280-286.
- A. CARROY, « Pentecôte humide dans l'Ouest. Marais Poitevin – Bocage Vendéen », n°8, août 1938, p. 289-290.
- P. et C. KHAUTINE, « Paris – Châteauroux... par deux débutants », n°8, août 1938, p. 291-292.
- ESCOFFIER Pierre, « Le Grand-Balcon de l'Oisans. Le Col de Grand-Fond », n°10, octobre 1938, p. 339-341.
- C.P., « De Hanoï à Langson et retour », n°10-11, octobre-novembre 1938, p. 343-344 et 394.
- HERVÉ Maurice, « Essais malheureux sur Dunkerque – Menton », n°10-11, octobre-novembre 1938, p. 361-362 et 396-397.

- RIDEL Georges, « La 7^e semaine du « Circuit de France ». De Niederbronn à Fécamp », n°10, octobre 1938, p. 363-364.
- ..., « Petite incursion en Suisse, via Chamonix », n°10, octobre 1938, p. 365-366.
- F. CHATELAIN, « Le Col du Haut-du-Four », n°11, novembre 1938, p. 384-385.
- P. GAUREL, « Brest – Menton en 72 heures », n°11, novembre 1938, p. 295-296.
- LEMBALLEUR, « Suisse – Italie », n°11-12, novembre-décembre 1938, p. 401-404 et 437-438.
- M. et Mme RÉMY, « Routes vers la Côte Vermeille », n°11-12, novembre-décembre 1938, p. 405-406 et 439.
- Dr. F. PECH, « Gorges de la Frau », n°12, décembre 1938, p. 123.
- VIBERT Léon, « Tout le long de la Dordogne », n°12, décembre 1938, p. 424-426.

1939 :

- THENDURAL Jean, « En cyclant de Marseille à Nîmes... par l'Italie et les Alpes », n°1-4, janvier-avril 1939, p. 30-31 ; 71-72 ; 97-99 et 132.
- Dr. F. PECH, « Souvenirs de Touraine », n°1, janvier 1939, p. 32-33.
- R. BOUÉ, « Le Jura et les Alpes de Savoie », n°1, janvier 1939, p. 34.
- C.P., « Hanoï – Tam-Dao – Hanoï », n°2, février 1939, p. 53-54 et 69.
- R. GRIFFON, « Vers le Mont-Cervin, le col de Théodule », n°2, février 1939, p. 65-69.
- D'ARISTE Paul, « Landes, Chalosse & Tursan », n°4, avril 1939, p. 129-131.
- B-F. KEINARD, « Impressions d'un américain. Farewell la Belle France », n°5, mai 1939, p. 161-163.
- H. CHAINTRON, « Paris – Orange 1939 », n°6, juin 1939, p. 189-190.
- ROUX André, « De Paris en Beaujolais. Voyage d'un père et d'un fils », n°6-7, juin-juillet 1939, p. 195-197 et 229-231.
- ROUTENS Marcel, « Trois cols muletiers du Vercors », n°7, juillet 1939, p. 223-224.
- Commandant P. HENRY, « De Villefranche-de-Conflent à l'Abbaye de Saint-Michel-de-Cuxa par Vernet-les-Bains », n°7-8, juillet-août 1939, p. 232 et 267-268.
- Docteur BITERRE, « Cyclo-ski printanier », n°8, août 1939, p. 265-266.
- V. TOUILLE, « Cyclo-camping à tandem dans les Vosges », n°8 août 1939, p. 269-270.
- M. et Mme RÉMY, « Cinq jours sur la frontière franco-suisse », n°8, août 1939, p. 270-274.

b) Récits de voyage dans *Cyclotourisme. Revue mensuelle de la Fédération française des sociétés de cyclotourisme (1932-1937)*

1932 :

- VIEU Louis, « Impressions nouvelles », n°55, juin 1932, p. 97-98.
- GRILLOT Georges, « En Provence », n°56, juillet 1932, p. 113-115.
- GRILLOT Georges, « Souvenirs sur le Ventoux », n°57, août 1932, p. 129-132.
- J. ROUSSEAU, « Vers le Causse de Granat », n°57, août 1932, p. 135-137.
- H. DESGRAUPES, « La Catalogne. Un voyage en Espagne », n° 58, septembre 1932, p. 149-151.
- GRILLOT Georges, « Septembre sur les Causses », n°59, octobre 1932, p. 161-163.
- BERTON Robert, « Du Rhin à la Bidossa », n°59, octobre 1932, p. 165-167.
- M. COQUILLAT, « Nantua-Grenoble, par les Arravis et le Glandon », n°60, novembre 1932, p. 177-181.
- GRILLOT Georges, « En Allemagne », n°60, novembre 1932, p. 183-184.
- LACOSTE Henry, « Au pays de Ramuntcho. Du Labourd et de la Basse-Navarre », n°61, décembre 1932, p. 193-197.

1933 :

- GRILLOT Georges, « Paysages de Flandres », n°63, février 1933, p. 225-227.
- CABROL Henri, « De l'Atlantique à l'Andorre », n°63, 65 et 67, février, avril, juin 1933, p. 230 ; 260-261 et 298-302.
- GRILLOT Georges, « Zermatt », n°65-66, avril-mai 1933, p. 257-259 et 273-275.
- Le Randonneur, « De Toulouse à Carcassonne », n°66, mai 1933, p. 292.
- Commandant P. HENRY, « De Grenoble à Veynes par La Mure, Corps et le Massif du Dévoluy », n°67, juin 1933, p. 302-304.
- GOY Pierre, « Quelques notes de voyage. A travers les Balkans », n°67, juin 1933, p. 305-306.
- GARNAULT Charlotte et GARNAULT Robert, « D'Aix-les-Bains à Saint-Raphaël », n°71, octobre 1933, p. 388-390.

1934 :

- J. ROUSSEAU, « Mon voyage à La Rochefoucauld », n°79, juin, 1934, p. 537.

- PERCYCLO, « Sous le ciel de Provence », n°80-82, juillet-septembre 1934, p. 553-554 ; 595-597 et 607.
- CABROL Henri et A. BOULSIER, « Tandem et Camping », n°82, septembre 1934, p. 605-606.
- Comte LASCELLES-BROOKS, « La Bicyclette au Dahomey », n°84, novembre 1934, p. 640-641.
- BLANLUET Paul, « En Alsace reconquise », n°85, décembre 1934, p. 653-654.
- RUSSIER René, « De l'Auvergne au Périgord par le Bas-Limousin et le Quercy », n°85-86, décembre 1934-janvier 1935, p. 656-657 et 674-675.

1935 :

- Abbé STÉFANI Paul, « Au Mont Ventoux. Modeste récit d'une promenade cycliste », n°86, janvier 1935, p. 676-677.
- COSTE Pierre, « Au Pays de Don Quichotte pendant 20 jours », n°87, février 1935, p. 686-687.
- R. GRIFFON, « Saint-Véran », n°88, mars 1935, p. 708.
- J. ROUSSEAU, « Le Marais Poitevin. Horizons de Vendée », n°88-89, mars-avril 1935, p. 709 et 725.
- A. CHENARD, « Les Vosges », n°90-91, mai-juin 1935, p. 760 et 779-780.
- CABROL Henri, « Petites routes en Bretagne », n°92-93, juillet-août 1935, p. 801 et 821-823.
- COLACE Jacques, « Les environs de Remiremont. Promenade hivernale ou le Blanc et le Noir », n°93, août 1935, p. 829.
- Gabriel B..., « Au Col du Grand Saint-Bernard », n°94, septembre 1935, p. 845-847.
- F. COLACE, « De Remiremont à Saint-Dié. A travers les Vosges », n°94-96, septembre-novembre 1935, p. 849 ; 865-866 et 875.
- PÉRÈS Marcel, « Au Pays Basque », n° 96-97, novembre-décembre 1935, p. 877 et 891.
- P. SOULET, « Une excursion au col de Turini », n°96, novembre 1935, p. 880.
- Comte LASCELLES-BROOKS, « Un cyclotouriste en Angleterre », N°97, décembre 1935, p. 896-897.

1936 :

- PÉRÈS Marcel et BASSET Jean, « Toulouse-Berlin-Toulouse », n°107, octobre 1936, p. 155.

- P-L. d'ANGLARS, « Reims. Souvenirs, notes et réflexions d'un cyclotouriste », n°107, octobre 1936, p. 160-161.
- CLAUDE René, « Souvenirs... Choses et Gens... », n°108, novembre 1936, p. 175.
- G.S., « Balade d'hiver en Sologne », n°108, novembre 1936, p. 176.
- BROWN Ernest Clive, « Lettre d'Amérique », n°109, décembre 1936, p. 187-188.

1937 :

- COLACE Jacques, « Du bocage normand au Cotentin », n°110-111, janvier-février 1937, p. 7-9 et 25-27.
- P. MASSON, « En Savoie », n°112, mars 1937, p. 49-51.
- Le Tandem X, « Les joies du camping », n°113, avril 1937, p. 75.
- P.L., « Les bords de la Glane », n°114, mai 1937, p. 95.
- CHERVA Marcel, « Impressions neuves. Paris », n°114, mai 1937, p. 100-101.
- CABROL, PRÉAU et Mmes, « La chronique des cols », n°115, juin 1937, p. 125-126.
- ..., « Réflexions sur un accident », n°117, août 1937, p. 180-181.
- ..., « Un Cyclo à l'Expo !... », n°118 et 120, septembre et novembre 1937, p. 198 et 235.
- FERLAY Francisque, « Une première excursion cyclo-alpine au col d'Arsine », n°120, novembre 1937, p. 232-234.

c) Récits de voyage dans *Le Cyclotouriste* (1927-1939)

1927 :

- R. SAUZET, « Excursion à la Louvesc, 29 août 1926 », n°7, mars-avril 1927, p. 31-33.
- GRENIER Georges, « Excursion à la forêt de Meyriat et Hauteville (Ain) », n°9, juillet-août 1927, p. 72-74.
- XXX, « Notre voyage de Pentecôte en Velay et Vivarais », n°9-10, juillet-octobre 1927, p. 74-76 et 90-93.
- CLAIRET Lucien, « Dans les Monts de la Madeleine (Loire et Allier) », n°10, septembre-octobre 1927, p. 86-88.
- TEMBOIS Jean, « Excursion à la Bérarde », n°10, septembre-octobre 1927, p. 93-95.
- LIPPOLD Alexandre, « Un beau voyage à travers les Savoies et le Dauphiné », n°10-13, septembre 1927-avril 1928, p. 95-96 ; 112-113 ; 18-19 et 41-43.

- C. LACROIX, « Comment je suis allé à Castellane », n°11-17, novembre 1927-décembre 1928, p. 113-115 ; 19-20 ; 44 ; 68-72 ; 92 ; 110-112 et 130-134.

1928 :

- De LA GUÉRONIÈRE Marie-Edmée, « La Guinée à vol d'oiseau », n°13-14 et 16, mars-octobre 1928, p. 38-40 ; 64-65 et 106-109.

- CLAIRET Lucien, « Excursion à l'hermitage de Noiretable », n°14, mai-juin 1928, p. 61-63.

- LETOREY Ernest, « Un beau voyage en Savoie et en Dauphiné », n°14 et 16, mai-juin et septembre-octobre 1928, p. 66-68 et 100-102.

1929 :

- CUZIN Justin, « Le Col de l'Iseran et la Vallée de Pralognan », n°19, mars-avril 1929, p. 44-48.

- CLAIRET Lucien, « Après la route. Notes et souvenirs d'un voyage cyclotouristique du Forez aux rives méditerranéennes », n°20, mai-juin 1929, p. 69-75.

- BRUN Henry, « Notre voyage pascal en Provence », n°21-22, juillet-octobre 1929, p. 56-59 et 105-109.

1930 :

- BRUN Henry, « Du Dauphiné en Provence par les Alpes », n°24-26, janvier-juin 1930, p. 139-142 ; 12-13 : 6-7.

- CLAIRET Lucien, « Le Forez Inconnu. Au pays du Rochefort », n°25, mars-avril 1930, p. 9-10.

- M. COQUILLAT, « Le Val d'Amby », n°27, juillet-août 1930, p. 4.

- FERLAY Francisque, « Champsaur et Dévoluy. Loin des lampions du 14 juillet », n°28, septembre-octobre 1930, p. 12-14.

- CUZIN Justin, « Le Col du Bonhomme par Beaufort », n°29-30, novembre 1930-février 1931, p. 11-12 et 3-5.

1931 :

- P. de CHAMPEVILLE, « Voyage autour du Mont Ventoux », n°31-32, mars-juin 1931, p. 3-4 et 3-4.

- BOURGEOIS Léon, « La Trappe d'Aiguebelle, le Pont d'Arc », n°31, mars-avril 1931, p. 6-7.

- FERLAY Francisque, « Bourgogne et Auxois », n°31, mars-avril 1931, p. 10-11.
- CHAIX Henri, « Promenades en Provence », n°34, septembre-octobre 1931, p. 8-9.

1932 :

- G. GRENIER, « Le Col des Sept-Laux », n°36, janvier-février 1932, p. 10.
- BRUN Henry, « Cols Italo-Suisses », n°38-39, mai-août 1932, p. 4 et 7.
- E.B., « Notes de randonnée... à la manière de l'E.S. », n°40, septembre-octobre 1932, p. 9-10.
- CHAMPIN, « Un essai de cyclo-camping dans le Bas-Languedoc (21-25 avril 1930) », n°40-41, septembre-décembre 1932, p. 6 et 10-12.
- FERLAY Francisque, « A travers la Corse », n°41, novembre-décembre 1932, p. 1-4.
- MAY Jean, « Voyage en Bretagne », n°41-42, novembre 1932-février 1933, p. 5-8 et 1-5.

1933 :

- CHAUVE Marcel, « La Toussaint en Provence », n°43, mars-avril 1933, p. 12-14.
- CUZIN Justin, « Souvenirs », n°46, septembre-octobre 1933, p. 6-8.
- MAY Jean, « Voyage en Espagne », n°46, septembre-octobre 1933, p. 12-14.
- JUANITO, « Camping », n°47, novembre-décembre 1933, p. 4.

1934 :

- DU CHEMIN Jean, « Souvenirs d'Alsace », n°48-49, janvier-avril 1934, p. 9-11 et 7.
- SAUSSE-LOZÉE, « A vélo à la Forêt de Saou », n°49, mars-avril 1934, p. 2-3.
- CHAUVE Marcel, « Nous avons fait un beau voyage », n°50, mai-juin, p. 1-2.
- REYNAUD Josette, « Vacances en camping », n°52-54, septembre 1934-février 1935, p. 4-5 ; 2-4 et 6-7.
- FERLAY Francisque, « Excursion d'automne », n°53, novembre-décembre 1934, p. 4-5.

1935 :

- PERRET Vincent, « Andorre », n°54-55, janvier-avril 1935, p. 4-5 et 1-5.
- BELLET Louis, « Vacances... », n°56, mai-juin 1935, p. 1-3.
- CHAUVE Marcel, « Excursion en Languedoc méditerranéen », n°56, mai-juin 1935, p. 4-5.
- DOMBERT Guy, « Excursion pédestre au Mont-Pilat », n°56, mai-juin 1935, p. 7-8.
- R. BARANGE, « Randonnée Nord-Africaine », n°57, juillet-août 1935, p. 2-5.

- PERRET Vincent, « Journées Catalano-Majorquines », n°58-60, septembre 1935-février 1936, p. 1-5 ; 1-9 et 1-2.

1936 :

- FERLAY Francisque, « Sur les routes pyrénéennes », n°60, janvier-février 1936, p. 8-15.
- FAVRE Henri, « Matinée de Cyclotourisme au Printemps », n°60, janvier-février 1936, p. 18-19.
- FERLAY Francisque, « Une première », n°61, mars-avril 1936, p. 8-11.
- CUZIN Justin, « La Premier Janvier au soleil de Provence », n°61, mars-avril 1936, p. 12-14.
- FERLAY Francisque, « De la Ligne bleue des Vosges aux Lacs de l'Helvétie », n°62, mai-juin 1936, p. 2-5.
- REYNAUD Josette, « Horizons Cévenols », n°62, mai-juin 1936, p. 6-7.
- CHAUVE Jean, « Trois voyages en Chartreuse », n°62, mai-juin 1936, p. 11-12.
- RIESEN, « Croisière cyclotouriste », n°64, septembre-octobre 1936, p. 14.

1937 :

- FERLAY Francisque, « Tours de roues dans les Dolomites », n°66-67, janvier-avril 1937, p.5-8 et 12-13.
- CHAUVE Marcel, « Paysage de Flandre », n°68, mai-juin 1937, p. 1-3.
- BELLET Louis, « Traversée du Massif des Ecrins-Pelvoux par le Col de la Temple », n°70, septembre-octobre 1937, p. 10-11.
- FERLAY Francisque, « Paysages et Impressions du Tyrol », n°71-72, novembre 1937-février 1938, p. 10-16 et 1-8.

1938 :

- FERLAY Auguste Jean, « Débuts ! », n°72, janvier-février 1938, p. 10.
- G. GRENIER, « Au pays de la Croix Gammée », n°72, janvier-février 1938, p. 11-14.
- BUCHAILLARD Maurice, « Pâques en Provence », n°72-73, janvier-avril 1938, p. 15 et 5.
- Dr. HUGUENET, « Impressions Tricastines », n°73, mars-avril 1938, p. 6-7.
- VERGNES Marie-Louise, « Vacances », n°73, mars-avril 1938, p. 8-10.
- GAUTHEY Roger, « Impressions de Corse », n°73, mars-avril 1938, p. 30-31.
- ENDERLE René, « Le col du Stelvio », n°74, mai-juin 1938, p. 5-6.
- Mme SAVARY, « 3 jours de Cyclo-Camping », n°74, mai-juin 1938, p. 7-8.

- GRIFFON Pierre, « Souvenirs... », n°74, mai-juin 1938, p. 9.
- VERGNES Marie-Louise, « En Bretagne », n°75, juillet-août 1938, p. 1-4.
- CHAUVE Jean-Marcel, « Vers l'Olivier », n°75, juillet-août 1938, p. 5-7.
- GUILLEN Simone, « Les Pyrénées en Tandem », n°76, septembre-octobre 1938, p. 8-11.
- BERNARD, « Un après-midi à Saint-Cierge », n°76, septembre-octobre 1938, p. 12.
- FERLAY Francisque, « Eviva Corsica. L'île aux 14 merveilles », n°76-78, septembre 1938-février 1939, p. 13-16 ; 10-13 et 7-9.
- THUILLIÈRE, « Promenade dans les Monts du Roannais », n°77, novembre-décembre 1938, p. 14-15.
- Mme BLANC, « Vacances 1938 », n°77, novembre-décembre 1938, p. 16-17.
- FERLAY Auguste Jean, « Conte... à dormir debout », n°77, novembre-décembre 1938, p. 18.
- J.D. SAVARY, « Cyclo-Camping et Défense Passive », n°77, novembre-décembre 1938, p. 19-21.

1939 :

- Mme SAVARY, « Loire et Cévennes », n°81, juillet-août 1939, p. 3-5.
- CHAUVE Jean-Marcel, « Le Vercors », n°81, juillet-août 1939, p. 6-7.

d) Récits de voyage dans *La Pédale* (1923-1924)

1923 :

- ROCHETTE Paul, « Sur les bords de la Sioule », n°5, 23 octobre 1923, p. 22-23.
- ROBERT Louis, « En vélo sur la côte normande », n°6, 30 octobre 1923, p. 20-21.
- RIRI et JOSE, « La Provence et la Côte d'Azur en cyclo-camping », n°7-8, 6-13 novembre 1923, p. 18 et 22-23.
- M. MATHIAS, « Cyclotourisme en Tyrol », n°9-10, 20-27 novembre 1923, p. 24-26 et 22.
- A.C., « Une excursion à moitié manquée », n°9, 20 novembre 1923, p. 27.
- BRICOUT Eugène, « Balade mouillée », n°9, 20 novembre 1923, p. 28.
- Un Pédaleur, « Une bonne petite Balade », n°11, 4 décembre 1923, p. 25.
- Ch. BREMOND, « Les Gorges du Tarn », n°12, 11 décembre 1923, p. 24.
- ALANDRY Gérard, « Les gorges de Pierre-Lys », n°13, 18 décembre 1923, p. 24-25.

1924 :

- ..., « Un circuit en Savoie », n°24, 4 mars 1924, p. 27-28.
- DE FOLLAINVILLE René-André, « Mantes - Louviers - Rouen - Les Andelys - Mantes », n°28, 1^{er} avril 1924, p. 28-29.
- DHEUX Henri, « Genève - Lyon. Ma Randonnée pascal », n°33, 6 mai 1924, p. 26.
- DESCAMPS Maurice, « Excursion en Normandie », n°34, 13 mai 1924, p. 23.
- BULTEAU Armand, « Dans les Vosges à vélo ou une excursion manquée », n°34, 13 mai 1924, p. 26-27.
- ..., « Le Val du Fier et le Col de Leschaux », n°37, 3 juin 1924, p. 28.
- PICHON Gabriel, « Une excursion en Provence », n°38, 12 juin 1924, p. 28.
- MOREL Lucien, « Le golfe de Saint-Tropez », n°38, 12 juin 1924, p. 30.
- CABROL Henri, « De Rochefort à l'Estuaire de la Gironde », n° 39, 18 juin 1924, p. 25.
- ..., « Une excursion aux châteaux de la Loire », n° 39, 18 juin 1924, p. 25-26.
- FRAISSE Henry et COMBETTES Antonin, « Au Mont-Aigoual et aux Gorges du Tarn », n°43, 17 juillet 1924, p. 27-28.
- CABROL Henri, « En Aunis et Saintonge », n°54, 1^{er} octobre 1924, p. 27-28.
- ..., « Le retour vers le Nord », n°55, 8 octobre 1924, p. 25.
- DALLOT André, « De Belfort à Saverne par les Vosges et la Plaine d'Alsace », n°55, 8 octobre 1924, p. 25-26.
- M. DAGUIN, « Ma visite au Mont-Saint-Michel », n°58, 13 novembre 1924, p. 23.
- Deux « Roule-la-Caisse », « Nîmes - Digne - Barcelonnette - Nîmes », n°58, 13 novembre 1924, p. 26.
- MARQUIS André, « Limoux, Font-Romeu, Limoux (220 kilomètres) », n°58, 13 novembre 1924, p. 27.
- BERTAULT Henry, « Une promenade de quatre jours dans l'Ardèche », n°60, 26 novembre 1924, p. 22-24.
- CABROL Henri, « La forêt de Mervent (Vendée) », n°60, 26 novembre 1924, p. 24.
- G. ROULY, « D'Aurillac à Murat par le Lioran (Voyage cyclo-pédestre) », n°60, 26 novembre 1924, p. 25-26.
- ROBERT Charles, « De Paris à Granville par la route », n°60, 26 novembre 1924, p. 26-27.
- BERTAULT Henry, « Le massif de la Chartreuse », n° 62, 10 décembre 1924, p. 25-27.
- G. ROULY, « Le beau voyage de Paris à Aubusson », n°63, 17 décembre 1924, p. 24-25.
- Le jeune cyclotouriste, « Dix jours en Bretagne », n°63, 17 décembre 1924, p. 25-26.

e) Récits de voyage dans *La Pédale Touristique* (1932-1939)

1932 :

- CLAIRET Lucien, « La France Inconnue. Du Velay à la Lozère », n°2, 28 décembre 1932, p. 4.

1933 :

- CABROL Henri, « Cyclo-Camping en Creuse », n°9-10, 15-22 février 1933, p. 5 et 13.

- BERTAULT Henri, « Avez-vous fait ce beau voyage ? », n°10, 22 février 1933, p. 11-12.

- E.G. VAN OOSTENRYCK, « De Valence à Lyon par les cols alpins », n°11, 1^{er} mars 1933, p. 11-12.

- PERCYCLO, « Voyage en Zig-Zags. De Roanne à St-Etienne », n°11-15, 1^{er}-22 mars 1933, p. 13 ; 11-12 ; 11-12 ; 9-10 et 11-12.

- COLACE Jacques, « Des Châteaux de la Loire à l'Auvergne », n°13-14 et 16-18, 15-22 mars et 5-19 avril 1933, p. 13-14 ; 11-12 ; 9-10 ; 9-10 et 11-12.

- F. GIRAUD, « De la Capitale à l'Atlantique. Mon circuit de France 1932. Paris-La Baule », n°18-20 et 22 ; 19 avril-3 mai et 17 mai 1933, p. 9-10 ; 11-12 ; 11-12 et 9-10.

- CLAIRET Lucien, « Mon Voyage à Arles,... via le Mont-Ventoux », n°20-25, 3 mai-7 juin 1933, p. 7-8 ; 11-12 ; 11-12 ; 11-12 ; 8 et 11-12.

- CABROL Henri, « Pâques en Auvergne », n°20, 3 mai 1933, p. 9-10.

- PERCYCLO, « Du Forez à la Picardie », n°22-27, 17 mai-21 juin 1933, p. 8 ; 12 ; 9-10 ; 10 ; 7-8 et 8-9.

- F. MIRABEL, « Souvenir au Col des Allebasses », n°24-26, 31 mai-14 juin 1933, p. 7 ; 7 et 5-6.

- E. ONDET, « Deux jours en Basse-Auvergne », n°25-27, 7-21 Juin 1933, p. 9 ; 11 et 7-8.

- SOUY D'AOUCH, « Vers les Pyrénées », n°26, 14 juin 1933, p. 9-10.

- Tandem GUIPIER, « En Vacances... sur les routes suisses », n°27, 21 juin 1933, p. 5-6.

- COLACE Jacques, « Pâques Méridionales », n°28, 28 juin, p. 7-8.

- COLACE Jacques, « De Vichy aux Crêtes du Forez », n°29-30, 5-12 juillet 1933, p. 7-8 et 9.

- ROY Emilien, « D'Avignon à Grenoble par la Bouche du Sospel », n°29-30, 5-12 juillet 1933, p. 9-10 et 8.

- J. GREUX, « De Vallorbe au Lac de Genève », n°30, 12 juillet 1933, p. 7-8.

- CLAIRET Lucien, « Forez, Livradois, Velay, Lozère », n°31-35, 19 juillet-16 août 1933, p. 5 ; 9-10 ; 7-8 ; 10 et 4-5.

- MOREL Lucien, « De Saint-Etienne aux Lacs d'Auvergne », n°31, 19 juillet 1933, p. 7.
- TULIER Lucien et Mme, « Trois jours dans les Vosges », n°32-33, 26 juillet-2 août 1933, p. 8 et 10.
- GRANDJEAN Marcel, « De Luxeuil-les-Bains au Lac Blanc ; par Plombières, Gérardmer et le Col de la Schlucht », n°34, 9 août 1933, p. 8-9.
- E. G. VAN OOSTENRYCK, « De Bourg à Mulhouse, par la Savoie et le Jura », n°35-36, 16-23 août 1933, p. 6-7 et 10-11.
- J. ROUSSEAU, « Un Beau voyage dans les Gorges de la Creuse », n°35-36, 16-23 août 1933, p. 9 et 11.
- A. DUPUY, « L'Auvergne et les Gorges du Tarn avec retour par la Creuse », n°36, 23 août 1933, p. 9-10.
- F. MIRABEL, « Dans les Monts du Lyonnais », n°37 et 39-40, 30 août et 13-20 septembre 1933, p. 10 ; 10-11 et 9-10.
- GRANDJEAN Marcel, « D'Annecy à Chamonix par les Arravis », n°38, 6 septembre 1933, p. ?
- Tandem GUIPIER, « De l'Alsace à Fourmies... par les Grands Cols Alpains et l'Italie », n°38-40, 6-20 septembre 1933, p. 9-10 ; 7-8 et 11-12.
- SOUY D'AOUCH, « Dans les Hautes Pyrénées », n°41, 27 septembre 1933, p. 7-9.
- GRANDJEAN Marcel, « Des Dômes aux Monts-Dores par le Sancy et Vassivière », n°41, 27 septembre 1933, p. 10-11.
- CHERVA Marcel, « A travers la Provence Occidentale et Rhodanienne », n°43, 11 octobre 1933, p. 11-12.
- J. ROUSSEAU, « Dans les Gorges de la Dordogne », n°44, 18 octobre 1933, p. 7.
- COLACE Jacques et F. BALEO, « Le Jura, la Suisse, l'Italie, la Vallée du Rhône », n°44-46 et 48, 18 octobre-1^{er} novembre et 15 novembre 1933, p. 9-10 ; 11-12 ; 11-12 et 7-9.
- NOYE DE KOLA'S, « Un jour de liberté », n°44, 18 octobre 1933, p. 11.
- F. MIRABEL, « Circuit Vivarois-Lozèrien », n°44-45 et 47, 18-25 octobre et 8 novembre 1933, p. 13 ; 9-10 et 11-12.
- MOUAZÉ Maurice, « Dix Jours dans les Monts-Jura », n°46-48, 1^{er}-15 novembre 1933, p. 9-10 ; 13-14 et 11-13.
- GRANDJEAN Marcel, « Méditations sur une randonnée touristique », n°48, 15 novembre 1933, p. 5-6.
- J. ROUSSEAU, « Parmi les volcans d'Auvergne », n°49-50, 22-29 novembre 1933, p. 11-12 et 11-12.

- POLLY X, « Escapade Cyclo-alpestre, aux Sept-Laux », n°50, 29 novembre 1933, p. 12-13.
- PARISSÉ Roger, « Les Gorges du Tarn et la légende de Sainte-Enimie », n°51, 6 décembre 1933, p. 11-12.
- J. ROUSSEAU, « Dans les Monts d'Ambazac », n°53, 20 décembre 1933, p. 9.

1934 :

- GRANDJEAN Marcel, « Marvejols et sa région », n°55, 3 janvier 1934, p. 12-13.
- G. ROUSSEAU, « Comment je suis venu au cyclotourisme », n°58, 24 janvier 1934, p. 5-6.
- G. RANCIER, « A l'Assaut du Grands Cols », n°58-59, 24-31 janvier 1934, p. 12-13 et 11-12.
- MASSON Georges, « Un dimanche dans les Vosges », n°60, 7 février 1934, p. 7-8.
- CLAIRET Lucien, « Autour du Château de la Roche », n°60, 7 février 1934, p. 11-12.
- F. GIRAUD, « La seconde semaine du Circuit de France de la Baule au Pays Basque », n°61-65, 14 février-14 mars 1934, p. 11-12 ; 10-12 ; 10 ; 10-12 et 11-13.
- J. ROUSSEAU, « Le Poitou touristique », n°61, 14 février 1934, p. 13.
- BLANLUET Paul, « Quelques réflexions sur la pratique de la bicyclette aux colonies », n°62, 21 février 1934, p. 5.
- SOUY D'AOUCH, « Nyctocyclade en Sologne », n°63, 28 février 1934, p. ?
- PERCYCLO, « Au Col d'Aubisque... ou les premières armes d'un Cyclo-Montagnard », n°63, 28 février 1934, p. 7-8.
- CLAIRET Lucien, « La Montagne de Dun », n°66, 21 mars 1934, p. 8-9.
- J. CHAMPIN, « Cyclotourisme en action », n°68, 4 avril 1934, p. 8-11.
- VERON Jacques, « Pâques en Bourgogne », n°69, 11 avril 1934, p. ?
- CLAIRET Lucien, « Au pays des Cyprès », n°70 ; 72-73 ; 79 et 81 ; 18 avril ; 2-9 mai ; 20 juin et 4 juillet 1934, p. 9 ; 12 ; 7 ; 10-11 et 8-9.
- COLACE Jacques, « Du Poitou aux Gorges du Tarn », n°70-71, 18-25 avril 1934, p. 12-13 et 10-11.
- GRANDJEAN Marcel, « Voyage aux Gorges du Tarn », n°71, 25 avril 1934, p. 6-7.
- COLACE Jacques, « Du Tarn à la Creuse par les Alpilles », n°72-76, 2-30 mai 1934, p. 10-11 ; 13-14 ; 8-9 ; 8-9 et 7-8.
- CABROL Henri, « En pédalant vers Eguzon », n°73, 9 mai 1934, p. 8-10.
- GRANDJEAN Marcel, « Les barrages et usines hydro-électrique de Sarrans sur la Truyère », n°74, 16 mai 1934, p. 10-11.

- AVON Louis, « Dans les monts du Bugey et du Valromey », n°76 et 78, 30 mai et 13 juin 1934, p. 11 et 11-12.
- G. BRETON, « Nyctocyclades ! Nuits délicieuses, inoubliables... », n°80, 27 juin 1934, p. 7-8.
- J. CHAMPIN, « Autour d'Ussac-les-Bains », n°81-83, 4-18 juillet 1934, p. 12-13 ; 7-8 et 11-12.
- CLAIRET Lucien, « Autour du Mont-Dore », n°82-85, 11 juillet-1^{er} août 1934, p. 9-10 ; 9-10 ; 5-6 et 11-12.
- GRANGE et CHARRAS, « Deux journées dans le Haut-Dauphiné par deux Randonneurs Saint-Chamonais », n°84, 25 juillet 1934, p. 6-7.
- CLAIRET Lucien, « Vers Notre-Dame des Neiges », n°86-87, 8-15 août 1934, p. 11-12 et 9-11.
- VIEU Louis, « Une étape de Montagne », n°90, 5 septembre 1934, p. 7-8.
- CLAIRET Lucien, « Vers les lacs savoyards », n°91 et 93, 12 et 26 septembre 1934, p. 11-12 et 8-9.
- POUJOULAS Louis, « Saint-Guilhen-le-Désert et les Gorges de l'Hérault », n°91-92, 12-19 septembre 1934, p. 13 et 10.
- F. MIRABEL, « Routes Beaujolaises », n°92-93, 19-26 septembre 1934, p. 7-10 et 10-12.
- VIEU Louis, « Ma Randonnée Pascale », n°95, 10 octobre 1934, p. 6-7.
- CABROL Henri, « La Montagne noire », n°95, 10 octobre 1934, p. 11-12.
- GRANDJEAN Marcel, « Curieux village d'Auvergne », n°95, 10 octobre 1934, p. 12-13.
- B. et W. THOMENN, « Avec le G.M.R. sur les routes foréziennes », n°96, 17 octobre 1934, p. 10.
- SOUY D'AOUCH, « Gorges du Tarn-Provence-Côte d'Azur », n°96-98, 17-31 octobre 1934, p. 11-13 ; 11-13 et 11-12.
- PARISSE Roger, « Par les routes méridionales », n°98 ; 100-106 ; 108 ; 115-116 et 118-119, 31 octobre ; 14 novembre-26 décembre 1934 ; 9 janvier ; 27 février-6 mars et 20-27 mars 1935.
- AVON Louis, « Promenade d'Automne », n°99-100, 7-14 novembre 1934, p. 12-14 et 11-12.
- KAL et ZIEN, « Propos de fin de saison », n°100, 14 novembre 1934, p. 13.
- RIC, « A la manière de... », n°102 et 104, 28 novembre et 12 décembre 1934, p. 11-12 et p. 10-11.

- J. ROUSSEAU, « A travers les Vosges bleues », n°104-105, 12-19 décembre 1934, p. 13 et 11.
- GOY Pierre, « Voyage en Scandinavie », n°105-107, 19 décembre 1934-2 janvier 1935, p. 14-15 ; 8-9 et 10-11.

1935 :

- CHERVA Marcel, « Des Alpes à la Méditerranée », n°108, 9 janvier 1935, p. 11-12.
- VABERT Pierre, « Le Phare de la Coubre », n°117, 13 mars 1935, p. 4-5.
- F.B., « Suisse, Bavière, Tyrol, lacs Italiens », n°123-124, 24 avril-1^{er} mai 1935, p. 9-11 et 11.
- F. GIRAUD, « Mon Circuit de France », n°124-126 ; 128 ; 131-132 et 134-137, 1^{er}-15 mai ; 29 mai ; 19-26 juin ; 10-31 juillet 1935, p. 9-10 ; 9-10 ; 9-10 ; 12-13 : 8-9 ; 9-10 ; 9-10 ; 12-13 ; 9-10 et 11.
- J. COINTEPAS, « Brest-Menton », n°130, 12 juin 1935, p. 2-3.
- CLAIRET Lucien, « Le col de Meyrand », n°133-134, 3-10 juillet, p. 8-9 et 11-12.
- H. MARTIN, « La Randonnée des Souvenirs », n°135, 17 juillet 1935, p. 11.
- CARPENTIER, « Un voyage en Bretagne », n°139, 14 août 1935, p. 11-12.
- MARTIN Jean, « Du Clapas... Au Clapas, via le Mont-Lozère », n°141, 28 août 1935, p. 10.
- ROUTENS Marcel, « Lautaret-Izoard-Parpaillon-Dévoluy », n°142-143, 4-11 septembre 1935, p. 10-11 et 7.
- H. BERTAULT, « A propos du Jura », n°143, 11 septembre 1935, p. 10-11.
- A. et P. CARROY, « 15 jours à vélo dans le Massif Central », n°145-149, 25 septembre-23 octobre 1935, p. 10 ; 8-10 ; 13-14 ; 11-12 et 10.
- JEAN, « A tandem dans le Vexin », n°145, 25 septembre 1935, p. 14.
- MASSON Georges, « De Blâmont à Saint-Odile et retour par le Hohwald », n°146, 2 octobre 1935, p. 13-15.
- LACOSTE Henry, « L'expérience d'un voyage de 4 565 kilomètres en Cyclo-Camping », n°147 et 151, 9 octobre et 6 novembre 1935, p. 8-9 et 4-5.
- L. COINTEPAS, « Paris-Pavezin », n°148, 16 octobre 1935, p. 2-5.
- GRANDJEAN Marcel, « Excursion Cylo-Pédestre à travers le Cézallier », n°150, 30 octobre 1935, p. 10-11.
- BION-THOUNEVIN Jacques, « Zig-Zag en Kabylie », n°151, 6 novembre 1935, p. 6-8.
- CLAIRET Lucien, « Vers le Cirque de Navacelle », n°152, 13 novembre 1935, p. 2-3.
- AVON Louis, « Une randonnée en Chartreuse », n°152, 13 novembre 1935, p. 7-8.

- J. CHAMPIN, « En « Cyclo-Camping » vers Saint-Rémy-de-Provence », n°153, 20 novembre 1935, p. 5-9.
- TOUZET René, « Voyage en Corse », n°154-155, 27 novembre-4 décembre 1935, p. 7-9 et 7-8.
- CLAIRET Lucien, « Promenade d'Automne », n°154, 27 novembre 1935, p. 10.

1936 :

- COUDERC et ROUSSEL, « Noël aux Baux-de-Provence », n°159, 1^{er} janvier 1936, p. 7.
- BLANLUET Paul, « Voyage de l'Orléanais à l'Alsace », n°160 et 162-164, 8 janvier et 22 janvier-5 février 1936, p. 10-11 ; 12-13 ; 13-15 et 13-14.
- F.G., « De Livry à Montpellier », n°160, 8 janvier 1936, p. 14.
- SUZY, « Impressions et souvenirs d'une débutante », n°165, 12 février 1936, p. 2-5.
- P. CHÉDEVILLE, « Le cyclotourisme à l'étranger », n°166, 19 février 1936, p. 10.
- MASSON Georges, « Sur la Route des Crêtes », n°166, 19 février 1936, p. 11-12.
- COLACE Jacques, « Des Vosges aux Apilles », n°166-171, 19 février-25 mars 1936, p. 13 ; 13-15 ; 13-14 ; 14 ; 10-13 et 11-13.
- VAUBERT Pierre, « Sous un toit de fougères », n°167, 26 février 1936, p. 12.
- H. CAZASSUS, « Agen- Le Col du Tourmalet et retour », n°169, 11 mars 1936, p. 2-4.
- BERNARD Charles, « Aix-le-Verdon-Toulon », n°172, 1^{er} avril 1936, p. 11.
- PARISSÉ Roger, « Chemins perdus dans la Montagne Arverne », n°173, 8 avril 1936, p.2-4.
- JEANJEAN André, « Une Aventure au Ray-Pic », n°174, 15 avril 1936, p. 2-3.
- J. GREUX, « Randonnée Pascale », n°177, 6 mai 1936, p. 4-6.
- M. et Mme GUIPIER, « A tandem... sur les routes françaises et étrangères », n°179-181, 20 mai-3 juin 1936, p. 3-5 ; 5-6 et 6-8.
- L'homme des sentiers, « De Guines à Arles par le Boulonnais », n°179, 20 mai 1936, p. 11.
- VAUBERT Pierre, « Trois gosses sur la route... », n°179-180, 20-27 mai 1936, p. 13 et 34.
- F. GIRAUD, « Mon Circuit de France, Carcassonne-Nice », n°180 et 182-189, 27 mai et 10 juin-29 juillet 1936, p. 8 ; 11-12 ; 11-13 ; 12-13 ; 11-12 ; 11-12 ; 10-12 ; 11-12 et 13.
- BION-THOUVENIN Jacques, « Diorama Paris-Marseille-Alger », n°182, 10 juin 1936, p. 5-7.
- ROUTENS Marcel, « En traversant l'Iseran », n°186, 8 juillet 1936, p. 10.
- SOUY D'AOUCH, « Dans le Massif Central », n°188 et 190-192 ; 22 juillet et 5-19 août 1936, p. 9-10 ; 10-11 ; 12 et 13-14.
- G. H. KAZO, « Cinq cents kilomètres vers les Alpes », n°190, 5 août 1936, p. 12-13.

- GRANDJEAN Marcel, « Vacances de Pentecôte vers les Alpes », n°191, 12 août 1936, p. 14.
- G. MAYSOUNABE, « D'un jour à l'autre à vélo. Horizontal-Revat », n°193, 26 août 1936, p. 8.
- PAUVREHOMME Louis, « Voyage à bicyclette de Toulon à Limoges », n°193, 26 août 1936, p. 10-11.
- RÉAL André, « Vacances 1935. Belgique, Hollande et Luxembourg », n°193-195, 26 août-9 septembre 1936, p. 11-13 ; 10-12 et 9-10.
- JEANJEAN André, « Vosges Pascales », n°194, 2 septembre 1936, p. 9-10.
- J. ROUSSEAU, « Les merveilles naturelles des Causses », n°194-197, 2-23 septembre 1936, p. 13-14 ; 11-14 ; 12-13 et 7-9.
- POUFI, « Une semaine à travers la Bretagne », n°196-197, 16-23 septembre 1936, p. 13-15 et 9-12.
- Le Fouineur, « Vacances 1932. Vosges-Jura », n°197-199, 23 septembre-7 octobre 1936, p. 12-14 ; 7-9 et 8-9.
- A. et P. CARROY, « De la Bastide à la Bastide par Montpellier et Menton », n°198-199, 30 septembre-7 octobre 1936, p. 10-11 et 10-11.
- G. BOISSENET, « Impressions d'Auvergne », n°198-201, 30 septembre-21 octobre 1936, p. 12-13 ; 11-13 ; 10-11 et 11-12.
- BROCHARD Henri, « A vélo en Normandie », n°200-203, 14 octobre-4 novembre 1936, p. 12-13 ; 13 ; 11-13 et 11-12.
- GRANDJEAN Marcel, « Souvenirs des Alpes », n°202, 28 octobre 1936, p. 2-3.
- G. H. KAZO, « Pentecôte 1936 », n°202, 28 octobre 1936, p. 13-15.
- GRANDJEAN Marcel, « Quand les feuilles tombent... », n°204, 11 novembre 1936, p. 2-3.
- L. HENSELING, « Les rives d'Argens. De Carcès à Vidauban par le Thoronet », n°204-205, 11-18 novembre 1936, p. 11-12 et 12.
- F. PECH, « Après la Cinquième étape du Circuit de France », n°204-206, 11-25 novembre 1936, p. 13-14 ; 13-14 et 10-11.
- GINESTE Fernand, « Une excursion vers la Maison Forestière de Puéchagut », n°206, 25 novembre 1936, p. 12-13.
- Le Tandem X, « Voyage à tandem à travers le Jura », n°206 ; 208 ; 210-211 et 213-214, 25 novembre 1936 ; 9 décembre ; 23-30 décembre 1936 ; 14-20 janvier 1937, p. 14-15 ; 12-13 ; 12-14 ; 13-15 ; 11-14 et 12-14.

- MASSON Georges, « De Blâmont à Blâmont par les Lacs italiens », n°207, 2 décembre 1936, p. 12-14.

1937 :

- G. Vu, « Lettre de Bretagne », n°212, 6 janvier 1937, p. 24.

- VIGNE René, « Nîmes-Paris par le col des Echarmeaux », n°214, 20 janvier 1937, p. 8-10.

- ROUTENS Marcel, « Notre Randonnée de Noël », n°215, 27 janvier 1937, p. 9-11.

- F. PECH, « Le col de Port et la route verte », n°216, 3 février 1937, p. 12-13.

- F. VIALIS, « Deux jours dans le Vercors par quatre cyclos et un tandem mixte », n°218, 17 février 1937, p. 12-14.

- R. RÉGI, « Randonnée pascalle dans le Blésois et le Vendômois », n°219, 24 février 1937, p. 12-14.

- ROUTENS Marcel, « Pâques en Provence », n°220, 3 mars 1937, p. 10-12.

- G. et A. V..., « Randonnée en tandem des Monts du Forez aux Alpes », n°220 et 222, 3 et 17 mars 1937, p. 12-13 et 12-15.

- FONTENY Robert, « La diagonale Dunkerque-Hendaye », n°221, 10 mars 1937, p. 14.

- CYCLO-SOLI, « Au pays des « Croix Gammées » », n°223-226, 24 mars-14 avril 1937, p. 13-14 ; 12-13 ; 12-14 et 12-13.

- J. GREUX, « Entraînement », n°227, 21 avril 1937, p. 9-11.

- M. S., « A tandem par les routes d'Ardennes », n°227-228, 21-28 avril 1937, p. 11-13 et 9-11.

- DORBES Raymond, « Une visite au sidobre », n°229, 5 mai 1937, p. 9-10.

- CABROL Henri et A. BOULSIER, « D'Angoulême au Ventoux (tandem et camping) », n°229-236, 5 mai-23 juin 1937, p. 11-12 ; 11-14 ; 11-13 ; 11-13 ; 10-11 ; 9-11 ; 9-10 et 8-9.

- Géo-Ber, « Trois cyclos dans une A.J. », n°230, 12 mai 1937, p. 9.

- DELTWEILLER René et DORBES Raymond, « Corbières-Galamus », n°233, 2 juin 1937, p. 11-12.

- ROUTENS Jo, « L'Italie-La Côte d'Azur par les cols alpins », n°233-236, 2-23 juin 1937, p. 13-14 ; 11-13 ; 11-12 et 9-10.

- FONTENY Robert, « Trois jours en Normandie », n°235, 16 juin 1937, p. 13-14.

- VIGNE René, « Paris-La Mer et retour », n°237, 30 juin 1937, p. 3-4.

- J. CHAMPIN, « Un essai de Cyclo-Camping », n°237-238, 30 juin-7 juillet 1937, p. 10-11 et 10-12.

- VIGNE René, « Paris-Méditerranée (1 100 kms ; 7 500m d'élévation) », n°239, 15 juillet 1937, p. 10-13.
- CHAUMARD René, « Pentecôte 1936 en Morvan », n°240, 21 juillet 1937, p. 10-12.
- CAPELLE Pierre-J., « Paris-Montdidier. Petite randonnée dominicale », n°241, 28 juillet 1937, p. 12-13.
- J. CHAMPIN, « Sospel », n°242, 4 août 1937, p. 8-9.
- VIGNE René, « Nîmes - Saint-Etienne - Nîmes », n°242, 4 août 1937, p. 11-13.
- A. et P. CARROY, « De la Creuse... à la Savoie », n°247-249, 15-29 septembre 1937, p. 5-6 ; 6-7 et 4-6.
- F. et M. PECH, « Etapes en Bas-Limousin », n°250-251, 6-13 octobre 1937, p. 5-7.
- G. et A. VIALARD, « Randonnée à Tandem de l'Auvergne à Grenoble, col du Lautaret et Grenoble », n°252, 20 octobre 1937, p. 5-7.
- J. CHAMPIN, « La « Pierre Levée » d'Agay », n°253, 27 octobre 1937, p. 2-4.
- DORBES Raymond, « Gorges de Lespugue - Cols d'Aspin et de Peyresourde », n°253-254, 27 octobre-3 novembre 1937, p. 7-8 et 6-7.
- A. LONGEAUX, « D'Auray à Brest », n°255-256, 10-17 novembre 1937, p. 5-6 et 4-8.
- PARISSSE Roger, « Il n'y a plus de secret du Bonhomme... », n°258, 1^{er} décembre 1937, p. 5-6.
- J. CHAMPIN, « Les Gorges du Tarn », n°258-259 et 261, 1^{er}-8 décembre et 22 décembre 1937, p. 7-8 ; 5-7 et 4-5.
- F. VERDIER, « Mon Circuit de France 1937. Evian-Niederbronn », n°261-268, 22 décembre 1937-9 février 1938, p. 6-7 ; 5-7 ; 7 ; 5-6 ; 6-7 ; 6 ; 5-7 et 6-8.
- FONTENY Robert, « Une permission de la journée bien remplie », n°262, 29 décembre 1937, p. 5.

1938 :

- DORBES Raymond, « De Toulouse aux Alpilles », n°263, 5 janvier 1938, p. 4-7.
- A.G., « Randonnée au Mont Revard », n°264, 12 janvier 1938, p. 4-5.
- J. CHAMPIN, « Une visite à M. Bernard en son petit castel de Villecroze-les-Grottes », n°265, 19 janvier 1938, p. 2-3.
- J. CHAMPIN, « Toulon-Souvenirs », n°268-270, 9-23 février 1938, p. 4-5 ; 3-4 et 5-6.
- A.P., « Zigzags en Haute-Loire », n°269 ; 272 ; 274-275 et 278, 16 février ; 9 mars ; 23-30 mars et 20 avril 1938, p. 5-6 ; 3-4 ; 6 ; 5 et 4-5.

- DORBES Raymond, « Randonnée pascal au pays des Garrigues », n°272-273, 9-16 mars 1938, p. 6 et 6.
- FONTENY Robert, « Fin de vacances en Savoie », n°275-277, 30 mars-13 avril 1938, p. 6 ; 6 et 6.
- ROMBEAU André, « Souvenirs de vacances », n°276, 6 avril 1938, p. 3-4.
- J. CHAMPIN, « Roquesteron », n°277-278, 13-20 avril 1938, p. 3-4.
- COLACE Jacques, « Remiremont-Annecy par les Dolomites », n°278 ; 280-281 ; 284-288 ; 291-293 et 297-302, 20 avril ; 4-11 mai ; 1^{er}-29 juin ; 20 juillet-10 août et 7 sept.-12 octobre 1938, p. 5-6 ; 6-7 ; 5-6 ; 5 ; 6-7 ; 7 ; 6-7 ; 6 ; 6 ; 6-7 ; 6-7 ; 4-5 ; 4-5 ; 4-5 ; 5-6 ; 5 et 5-6.
- J. CHAMPIN, « Autour du Puy (Haute-Loire) », n°281-283, 11-25 mai 1938, p. 4-5 ; 5-6 et 4-5.
- VIGNE René, « A la rencontre du soleil. Paris-Toulon », n°283-285, 25 mai-8 juin 1938, p. 5-6 ; 4-5 et 4-5.
- VIGNE René, « Paris-Méditerranée-Paris », n°288-289 et 291-299, 29 juin-6 juillet et 20 juillet-21 septembre 1938, p. 5-6 ; 5-6 ; 5 ; 5-6 ; 5-6 ; 5-6 ; 6-7 ; 6 ; 6-7 ; 5-6 et 5-6.
- REY Charles, « Propos de vacances », n°296, 31 août 1938, p. 4-5.
- BROCHARD Henri, « Une excursion vosgienne », n°300, 28 septembre 1938, p. 6-7.
- CHAREIRE Pierre, « Les Petites Gorges de l'Aveyron », n°300-301, 28 septembre-5 octobre 1938, p. 7 et 6.
- DORBES Raymond, « Col de Portet d'Aspet », n°301, 5 octobre 1938, p. 6-7.
- VIGNE René, « Paris-Pavezin », n°303, 19 octobre 1938, p. 2.
- F. VERDIER, « De Niederbronn à Fécamp », n°303-305, 19 octobre-2 novembre 1938, p. 6-7 ; 4-5 et 4-6.
- J. BARNOUIN, « Le Bol d'Or'Cyclo-Alpin du Vélo=Sport de Nice », n°303-305, 19 octobre-2 novembre 1938, p. 5-6 ; 6-7 et 6.
- CHAREIRE Pierre, « Du pays albigeois à la côte d'argent », n°306-309, 9-30 novembre 1938, p. 4 ; 7 ; 5-6 et 5-6.
- A. et P. CARROY, « Vagabondages dans le Midi », n°306-308, 9-23 novembre 1938, p. 5-7 ; 5-6 et 6-7.
- DORBES Raymond, « Randonnée pascal dans les Monts Corbières », n°309-310, 30 novembre-7 décembre 1938, p. 6-7 et 6-7.
- J. CHAMPIN, « Et moi aussi, j'ai franchi Le Parpaillon », n°311-312, 14-21 décembre 1938, p. 5-6 et 5-6.

- CHAREIRE Pierre, « Languedoc-Camargue », n°313-314, 28 décembre 1938-4 janvier 1939, p.7 et 5-6.

1939 :

- DORBES Raymond, « Des Corbières au Pays de Foix », n°315-318, 11 janvier-1^{er} février 1939, p. 6-7 ; 6-7 ; 6-7 et 6-7.

- J. CHAMPIN, « Tout le long du Var », n°320, 15 février 1939, p. 2-3.

- DORBES Raymond, « Au Pays des Moulins à Vent... », n°322, 1^{er} mars 1939, p. 5.

- J. GREUX, « Retour de Provence », n°323-326, 8-29 mars 1939, p. 2-3 ; 6 ; 7 et 4.

- ROUTENS Jo, « Randonnée pascalle », n°327, 3 mai 1939, p. 2-3.

f) Récits de voyage dans *La Revue du Touring-Club de France (1919-1939)*

1919 :

- R. FABER, « En Alsace libérée. Au Schratzmaennele », janvier-février 1919, p. 2-3.

- Ch. RAUNIER, « Une excursion au Mont Ventoux », octobre-novembre 1919, p. 247-248.

1923 :

- H. BURNOT et P. BÉRANGER, « 700 kilomètres à travers le Lyonnais, le Jura, la Bresse, le Charollais », n°347, juillet 1923, p. 312-314.

- DÉSESQUELLE, « En pays Chartrain », n°348, août-septembre 1923, p. 360-364.

- MONTADER et épouse, « Paris – Nice – Paris par les petites routes (2.415 kilomètres) », n°350, novembre 1923, p. 450-452.

1924 :

- CLÉMENT Gaston, « Cyclotourisme dans les Alpes », n°352, janvier 1924, p. 12-17.

- BONIFACE Germaine, LESCOT Andrée et LESCOT Henriette, « De Toulon à Nice à bicyclette par trois jeunes filles », n°354, mars 1924, p. 117.

- CLÉMENT Gaston, « De la Provence à l'Aunis à bicyclette », n°354, mars 1924, p. 118.

- DUGUÉ Georges, « Flâneries cyclotouristes en Cornouailles (21-28 juillet 1924) », n°356, mai 1924, p. 220.

- CLÉMENT Gaston, « Les Alpes à bicyclette en 21 jours. De Chamonix à Avignon par Nice (1.300 kilomètres, 17.000 mètres d'élévation) », n°358, juillet 1924, p. 327-333.

1925 :

- FAURE, « Une excursion cyclotouriste de douze jours (Loire-Limousin-Plateau Central et Morvan) », n°363, janvier 1925, p. 22-25.
- BARRÈRE Henry, « La descente des gorges de la Dordogne », n°369, juillet 1925, p. 307-312.
- DELORME et VAN DER MEERE Marcel, « Un voyage en Normandie (10 jours) », n°371, octobre 1925, p. 439-443.

1926 :

- NOEL Gabriel, « Dans la région des Causses », n°374, janvier 1926, p. 22-23.
- Mlles BONIFACE et A. LESCOT, M.F. LESCOT, « Un mois de Cyclo-camping », n°376-377, mars-avril 1926, p. 87-88 et 135-139.

1927 :

- M. et Mme CROZAT, « De Vitry-le-François (Marne) à Romorantin (Loir-et-Cher) », n°395, octobre 1927, p. 199-200.
- ..., « Le prix Peugeot. La Grande Chartreuse. En Corse : le golfe de Porto », n°396, novembre 1927, p. 221.

1928 :

- Colonel J. BLUEM, « Les Bouillouses, près de Mont-Louis (Pyrénées-Orientales) », n°399, février 1928, p. 29-30.
- ROBOAM André, « Trois jours dans la Maine », n°400, mars 1928, p. 44-46.
- SALLES Louis, « De St-Brieuc à St-Nazaire à bicyclette en 10 jours », n°402-103, mai-juin 1928, p. 90-94 et 115-119.
- M. BERNARD, « De la frontière espagnole à la frontière italienne à bicyclette », n°408-411, novembre 1928-février 1929, p. 256-260 ; 286-287 ; 5-8 et 40-42.

1932 :

- Cinq femmes cyclotouristes, « Un voyage en Corse à bicyclette », n°447, février 1932, p.41-50.

1935 :

- L. AUVERGNE, « Une randonnée à bicyclette à travers le Dévoluy », n°487, juin 1935, p.208-212.

1936 :

- DESRIVES Jean, « En Argoat. A bicyclette de Quimperlé à travers la Bretagne intérieure », n°501, août 1936, p. 249-260.

1938 :

- L. AUVERGNE, « Cyclotourisme en Haute Ubaye », n°525, août 1938, p. 251-256.

1939 :

- X.Y.Z., « Une excursion en Saintonge. Fénioux, Saintes et La Rochecourbon », n°538, septembre 1939, p. 303-311.

g) Récits de voyage dans *Union Cyclotouriste de Touraine, Bulletin officiel puis Revue mensuelle (1931-1939)*

1931 :

- Fidèle Pédale, « Une excursion à Troo », n°2, avril-mai 1931, p. 10-11.

- F. PÉLOILLE, « Dans les Alpes », n°5, octobre-novembre 1931, p. 1-3.

1932 :

- P.D., « De Tours à St-Malo et retour », n°8-12, mars-juillet 1932, p. 16 ; 8-11 ; 13-15 ; 13-15 et 13-15.

- R.L., « Excursion en Normandie », n°16-17, novembre-décembre 1932, p. 1-6 et 5-12.

- R. et F. PÉLOILLE, « Au Pays des Chouans », n°17, décembre 1932, p. 1-4.

1933 :

- M. TORFOU, « De la Touraine au seuil de la Bourgogne », n°20-24, mars-juillet 1933, p. 10-12 ; 10-12 ; 9-12 ; 10-16 et 9-12.

- R. BLANCHARD, « De Tours à Toulouse par le Limousin et le Quercy », n°25-28, août-novembre 1933, p. 10-12 ; 9-12 ; 8-12 et 15-16.

- A. BOUILLON, « Dans les Pyrénées », n°28-30, novembre-décembre 1933 et janvier 1934, p. 1-7 ; 7-11 et 10-12.

1934 :

- Les Montagnards, « Vichy 1934 », n°35, juin 1934, p. 5-8.
- A. BOUILLON, « Sur les routes alpestres », n°38, septembre 1934, p. 1-4.
- R. BLANCHARD, « Au Puy-de-Dôme », n°39, octobre 1934, p. 1-6.
- JOYEUX Marcel, « Dix jours dans les Alpes », n°40-41, novembre-décembre 1934, p. 1-7 et 5-12.

1936 :

- JOYEUX Marcel, « Sous les palmiers », n°54-55, janvier-février 1936, p. 7-10 et 2-5.
- GUIDEZ Jacques, « Un voyage dans le nord de la France », n°55, février 1936, p. 6-10.
- Les Routiers, « De la Touraine aux Flandres, par le Brie, la Champagne et l'Ardenne », n°56-58, mars-mai 1936, p. 2-8 ; 2-6 et 9-10.
- JOYEUX Marcel, « Impressions de Champtocé », n°58, mai 1936, p. 1-4.

1937 :

- CANIVENC Paul et CAUDRELIER Fernand, « Un tour en Europe centrale », n°75, novembre 1937, p. 1-2.

1938 :

- JOYEUX Marcel, « Un soir à Aigues-Mortes », n°78, février 1938, p. 2-4.
- M. et Mme BOUILLON, « Sur les routes de Corse. Dans la neige au Col de Vergio », n°82, juin 1938, p. 4-5.

1939 :

- LARGER Jeanne, « Une Ucétiste au Mont-Dore. Mes débuts en Ski », n°94, mai 1939, p.6-8.

Bibliographie

Sport et loisirs

ATTALI Michaël (dir.), *Sports et médias. Du XIX^e siècle à nos jours*, Biarritz, Atlantica : Musée national du sport, 2010, 831 p.

BAUBÉROT Arnaud, *Histoire du naturisme. Le mythe du retour à la nature*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, 348 p.

COMBEAU-MARI Évelyne (dir.), *Sport et Presse en France (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, Le Publieur ; Saint-Denis (Réunion), Université de la Réunion, 2007, 431 p.

CORBIN Alain (dir.), *L'Avènement des loisirs (1850-1940)*, Paris, Aubier, 1995, 471 p.

GRANGER Christophe, « Du relâchement des mœurs en régime tempéré. Corps et civilisation dans l'entre-deux-guerres » *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, n° 106, 2010/2, p. 115-125.

RAUCH André, *Vacances en France de 1830 à nos jours*, Paris, Hachette, 1996, 279 p.

VIGARELLO Georges, « Virilités sportives », dans Alain Corbin et al, *Histoire de la virilité*, Paris, Le Seuil, 2011, tome 3, p. 225-248.

VILLARET Sylvain, *Naturisme et éducation corporelle. Des projets réformistes aux prises en compte politiques et éducatives (XIX^e-milieu XX^e siècles)*, Paris, l'Harmattan, 2006, 304 p.

Société française de l'Entre-deux-guerres

BERNSTEIN Serge et MILZA Pierre, *Histoire de la France au XX^e siècle*, Bruxelles, Complexe, 2009 ; t. 1, 1900-1930, 562 p. ; t. 2, 1930-1958, 739 p.

NOIRIEL Gérard, *Les ouvriers dans la société française, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Le Seuil, 1986, 317 p.

PERROT Marguerite, *Le mode de vie des familles bourgeoises, 1873-1953*, Paris, Armand Colin, 1961, 299 p.

Voyage

BERTHO-LAVENIR Catherine, « Le voyage, une expérience d'écriture. La revue du Touring Club de France » dans Daniel Fabre (dir.), *Ethnologie des écritures quotidiennes*, Paris, Maison des sciences de l'homme, 1997, p. 273-298.

BERTHO-LAVENIR Catherine, *La Roue et le stylo, Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, O. Jacob, 1999, 438 p.

BOULAIN Valérie, *Femmes en aventure. De la voyageuse à la sportive (1850-1936)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, 358 p.

VENAYRE Sylvain, *Rêves d'aventures, 1800-1940*, Paris, La Martinière, 2006, 221 p.

VENAYRE Sylvain, *Panorama du voyage (1780-1920). Mots, figures, pratiques*, Paris, Les Belles Lettres, 2012, 651 p.

Locomotion

BERTHO-LAVENIR et VALLET Odon (dir.), *La bicyclette*, Paris, Gallimard, 1998, 318 p.

BERTHO-LAVENIR Catherine, *Voyages à Vélo. Du vélocipède au Vélib'*, Paris, Paris bibliothèques, 2011, 127 p.

BESSE Nadine et FOURNEL Paul, *Voici des ailes. Affiches de cycles*, Saint-Etienne, Musée d'art et d'industrie ; Paris, Réunion des musées nationaux, 2002, 127 p.

ORSELLI Jean, *Usages et usagers de la route : requiem pour un million de mort, 1860-2010*, Paris l'Harmattan, DL 2011, 598 p.

RENNERT Jack, *100 ans d'affiches de cycle*, Paris, A. Veyrier, 1974, 112 p.

SERAY Jacques, *Le monde du vélo : histoire, curiosité, accessoires*, Boulogne-Billancourt, Du May, 2004, 143 p.

STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995, 413 p.

VANT André, *L'industrie du cycle dans la région stéphanoise*, Lyon, Editions lyonnaises d'art et d'histoire, 1993, 204 p.

Cyclisme

DÉON Bernard, SERAY Jacques, *Les revues cyclistes des origines à nos jours*, Saint-Etienne, Association des Amis du Musée d'Art et d'industrie de Saint-Etienne, 1996, 96 p.

KOBAYASHI Keizo, *Pour une bibliographie du cyclisme*, Paris, Fédération française de cyclotourisme, 1984, 133 p.

MARCHESINI Daniele, *L'Italia del Giro d'Italia*, Bologne, Il Mulino, 1996, 268 p.

POYER Alex, *Les premiers temps des véloci-club. Apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914*, Paris ; Budapest ; Turin ; l'Harmattan, 2003, 341 p.

POYER Alex, « La première presse cycliste française : ses titres, ses hommes, son influence (1869-1904) » dans Évelyne Combeau-Mari (dir.), *Sport et Presse en France (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, Le Publieur ; Saint-Denis (Réunion), Université de la Réunion, 2007, p. 341-358.

THOMPSON Christopher S., *The Tour de France. A cultural history*, Berkeley, University of California Press, 2006, 385 p.

Cyclotourisme

HENRY Raymond, *Paul de Vivie, dit Vélocio : l'évolution du cycle et le cyclotourisme*, Saint-Etienne, Musée des Arts et de l'industrie ; Ivry-sur-Seine, Fédération Française de Cyclotourisme, 2005, 541 p.

HENRY Raymond, *Histoire du cyclotourisme, 1^{ère} partie, 1865-1939*, Ivry-sur-Seine, Fédération française de cyclotourisme, 2010, 294 p.

HENRY Raymond, *Histoire du cyclotourisme, 2^{ème} partie, 1939-1955*, Ivry-sur-Seine, Fédération française de cyclotourisme, 2012, 327 p.

POYER Alex, « L'embellie du cyclotourisme et les femmes (1923 – début des années 1950) », dans Thierry Terret (dir.), *Sport et genre*, vol. 1, *La conquête d'une citadelle masculine*, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 173-192.

SAUVAGET Roland, *Matériaux et souvenirs pour une histoire de la Fédération Française de Cyclo-Tourisme*, Yzeure, 32 rue Claude Dussour, 03400, 2000, 624 p.

Table des illustrations

M. Paul de Vivie, l'apôtre du cyclotourisme -----	p. 29
Nombre de récits de voyage recensés par année dans les revues de cyclotourisme ----	p. 34
Parc des Bicyclettes et Cycles en France dans l'Entre-deux-guerres -----	p. 51
Publicité pour les chaînes <i>Rafer</i> (1930), illustration de la spécialisation de l'industrie du cycle stéphanoise dans les pièces détachées -----	p. 53
Publicité pour la bicyclette de cyclotourisme R.P.F. dans <i>Le Cyclotouriste</i> (1932) ----	p. 54
Estimations du nombre de cyclotouristes affiliés à la F.F.S.C. (1924-1939) -----	p. 63
Principales villes de départ à vélo dans les récits de voyage sondés (chefs-lieux et sous-préfectures) -----	p. 70
Agés évoqués dans les récits de voyage sondés -----	p. 74
Publicité du <i>Chasseur français</i> (1937) -----	p. 74
Nature et fréquence du temps libre dans les récits de voyage -----	p. 83
Durée du voyage par récit sondé -----	p. 84
Mois du voyage dans les récits sondés -----	p. 85
Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage du <i>Cycliste</i> dans les années 1920 -----	p. 92
« Les grands itinéraires suivis à bicyclette par nos Sociétaires en 1933 » dans <i>Union Cyclotouriste de Touraine</i> , décembre 1934 -----	p. 94
Evolution de l'étape-transport de Paris vers Saint-Etienne dans l'Entre-deux-guerres	p. 96
Part des récits de voyage sondés comprenant un trajet en train -----	p. 97
Les Diagonales de France -----	p. 100
Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme de <i>La Revue du Touring-Club de France</i> (1919-1939) -----	p. 101
Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme des années 1920 -----	p. 103
Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme entre 1919 et 1929 -----	p. 104
Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage du <i>Cycliste</i> en 1932, 1935 et 1938 -----	p. 108
Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1931, 1932, 1935 et 1938 -----	p. 109
Nombre de voyages cyclotouristes français à l'étranger dans l'Entre-deux-guerres par pays -----	p. 117
« A Travers la Corse ». Une du <i>Cyclotouriste</i> (novembre-décembre 1932) -----	p. 127
« De chaque côté de la barricade ». Caricature du <i>Cycliste</i> (mars 1938) -----	p. 141
« Sécurité ». Publicité de <i>Philips</i> dans <i>L'Illustration</i> (1933) -----	p. 142
La Santé par le vélo ! » <i>Le Chasseur français</i> (mars 1935) -----	p. 156
Photographie de Lyonnais ayant ouvert la voie du col de la Temple aux cyclotouristes. Publiée dans <i>Le Cyclotouriste</i> (1937) -----	p. 164
Les trois piliers du cyclotourisme. Couverture du <i>Cyclotouriste</i> (1932) -----	p. 171
Grandes villes les plus visitées par les cyclotouristes dans les récits sondés -----	p. 179
Nombre de cyclotouristes présents dans les récits de voyage sondés -----	p. 185
Méditation d'un cyclotouriste au sommet de la Tête de la Maye en face de la Barre des Ecrins (1929). Photo © <i>Cyclotourisme</i> -----	p. 191

Table des matières

Sommaire	2
Introduction	3
Formation d'un groupe de passionnés	20
1. Les préparateurs de l'évasion	21
1.1 Une autonomisation mouvementée	21
1.2 Vélocio	26
2. Les récits de voyage : manuels de l'évasion	33
3. Un instrument rassembleur et distinctif	46
3.1 Les cyclotourismes	46
3.2 Des bicyclettes à la pointe de l'innovation	50
3.3 Se distinguer des autres cyclistes	57
4. Les fugitifs	61
4.1 Un petit groupe de fans	61
4.2 Des élites urbaines ?	65
4.3 Un cyclotourisme pour tous	71
A la recherche de la diversité	81
1. Varier les temps et les lieux	82
1.1 Une évasion provisoire	82
1.2 Un ancrage régional	91
1.3 L'évasion géographique	102
a) La fin de l'ère Vélocio (1919-1930)	102
b) La diversification (1930-1939)	106
c) Bilan de l'Entre-deux-guerres	111
2. Le pittoresque régional	118
2.1 Une géographie vidalienne	118
2.2 L'indigène	123
2.3 Les femmes	128
2.4 Racisme ou exotisme régional ?	130
Le projet de l'évasion	139
1. Rejeter les pratiques des automobilistes et des « touristes »	140
1.1 La relégation des touristes cyclistes	140
1.2 Une mécanique incompatible avec le tourisme	148
1.3 La supériorité du cyclotourisme	152
2. Aventure sportive ou tourisme culturel ?	158
2.1 Tourisme actif	158
2.2 Tourisme culturel	171

3. Oublier la société moderne	179
3.1 La prison urbaine	179
3.2 Solitude et calme	184
3.3 La Nature libératrice	188
Conclusion générale	198
Sources	209
1) Périodiques	210
2) Publicités dans d'autres périodiques	211
3) Récits de voyage dans la presse	212
a) Récits de voyage dans <i>Le Cycliste</i> (1919-1939)	212
b) Récits de voyage dans <i>Cyclotourisme. Revue mensuelle de la Fédération française des sociétés de cyclotourisme</i> (1932-1937)	225
c) Récits de voyage dans <i>Le Cyclotouriste</i> (1927-1939)	227
d) Récits de voyage dans <i>La Pédale</i> (1923-1924)	231
e) Récits de voyage dans <i>La Pédale Touristique</i> (1932-1939)	233
f) Récits de voyage dans <i>Le Revue du Touring-Club de France</i> (1919-1939)	243
g) Récits de voyage dans <i>Union Cyclotouriste de Touraine. Bulletin officiel puis Revue mensuelle</i> (1931-1939)	245
Bibliographie	247
Table des illustrations	251
Table des matières	252

En quête d'évasion

**Le voyage cyclotouriste dans la France
de l'Entre-deux-guerres**

Annexes

François D'HUBERT

Annexe 1

Parcs des automobiles et des bicyclettes en France dans l'Entre-deux-guerres (chiffres officiels)

Date	Bicyclettes et cycles	Voitures particulières	Total voitures de tourisme
1918	2 232 436	<i>Pas de données</i>	<i>Pas de données</i>
1919	3 222 869	<i>Pas de données</i>	<i>Pas de données</i>
1920	4 030 069	135 063	157 272
1921	4 337 040	172 781	196 558
1922	5 351 770	217 058	242 358
1923	5 826 270	265 634	293 451
1924	6 357 928	352 458	374 041
1925	6 749 854	452 829	476 431
1926	7 098 621		541 438
1927	6 570 587		642 744
1928	6 605 197		757 668
1929	6 753 551		930 160
1930	6 806 414		1 109 006
1931	7 109 123		1 251 538
1932	7 527 179		1 279 142
1933	6 954 655		1 397 053
1934	6 954 655		1 479 000
1935	7 049 590		1 547 100
1936	7 553 033		1 638 500
1937	8 078 746		1 720 500
1938	8 770 508		1 817 600
1939	<i>Pas de données</i>		1 900 000

Annexe 2

Affiche publicitaire pour les Cycles *Automoto* de Saint-Etienne
H. Caume, Imprimerie Mouillot fils, sans date, Marseille,
165,5 x 111,5 cm, n° inv. 92-46-1 T



Annexe 3

Affiche de Mich pour les pneus *Hutchinson*, « Plus solide que l'acier » (1920). Format 156 x 116 cm



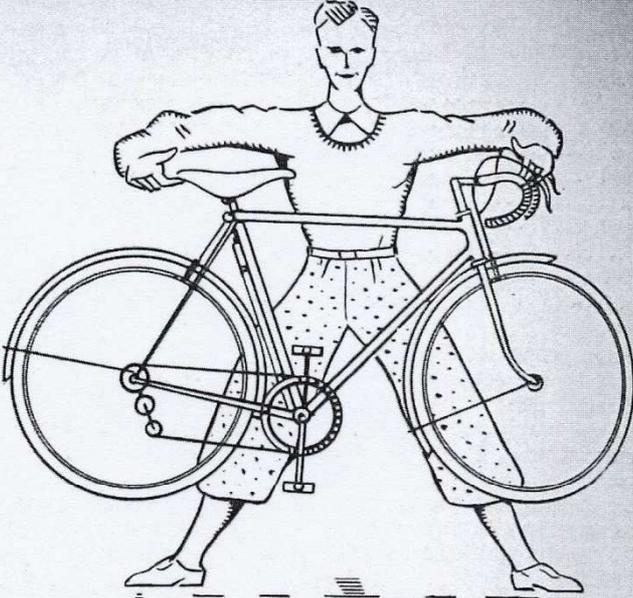
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Cette publicité est souvent associée à l'automobile mais ce personnage caractéristique et son chien, emblèmes de la marque, se retrouvent dans les revues cyclotouristes des années 1930.

Annexe 4

Publicité pour le duralumin dans *Le Cyclotouriste* (1937)

DURALUMIN
DUR LÉGER



ALLÈGE
LA BICYCLETTE
de Course
et de Cyclotourisme

■

Exigez de votre fournisseur
des pièces et accessoires en
DURALUMIN GARANTI

Annexe 5

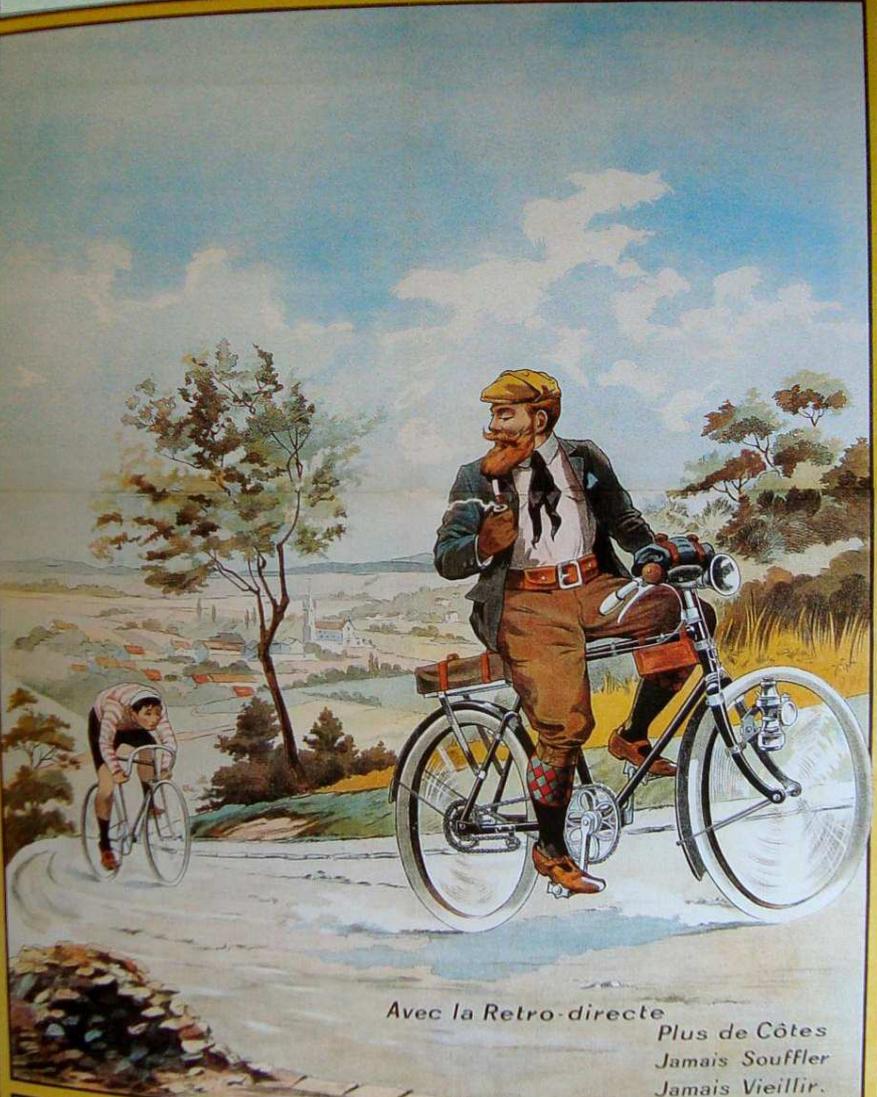
Affiche des cycles *Hirondelle* pour la promotion de la rétro-directe
Dessinateur inconnu, Imprimerie Waton, vers 1905, Saint-Etienne
141 x 89,5 cm : n° inv. 98-25-1

Rue du Louvre, 42 - DÉPOT A PARIS - 42, Rue du Louvre

**MANUFACTURE FRANÇAISE
D'ARMES ET CYCLES**
LOIRE S^T ETIENNE LOIRE

DEMANDER LE CATALOGUE

DEMANDER LE CATALOGUE



Avec la *Retro-directe*
Plus de Côtes
Jamais Souffler
Jamais Vieillir.

CYCLES HIRONDELLE

IMP. A. WATON - S^T ETIENNE

Annexe 6

Estimation du nombre de cyclotouristes affiliés à la Fédération Française Sociétés de Cyclotourisme dans l'Entre-deux-guerres



Chiffres plus fiables à partir de 1936¹

¹ Reproduction des chiffres de Roland Sauvaget dans *Matériaux et souvenirs pour une histoire de la Fédération Française de Cyclo-Tourisme*, vol. 1, 2000.

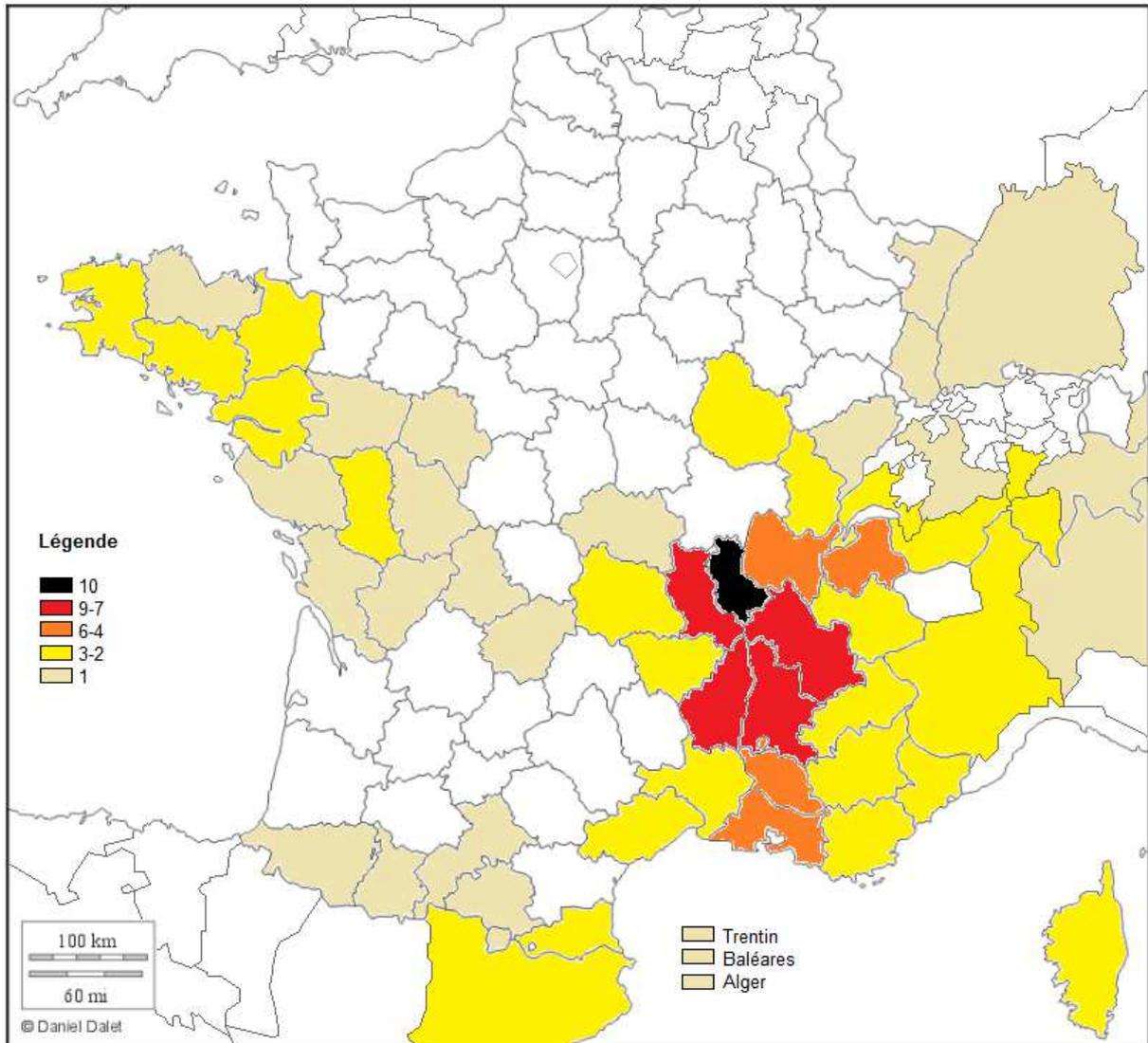
Annexe 7

Affiche publicitaire pour les Cycles *Automoto* de Saint-Etienne
Tamagno, Imprimerie de la lithographie parisienne, sans date, Paris,
162x120 cm, n°inv. 92-46-3 T



Annexe 8

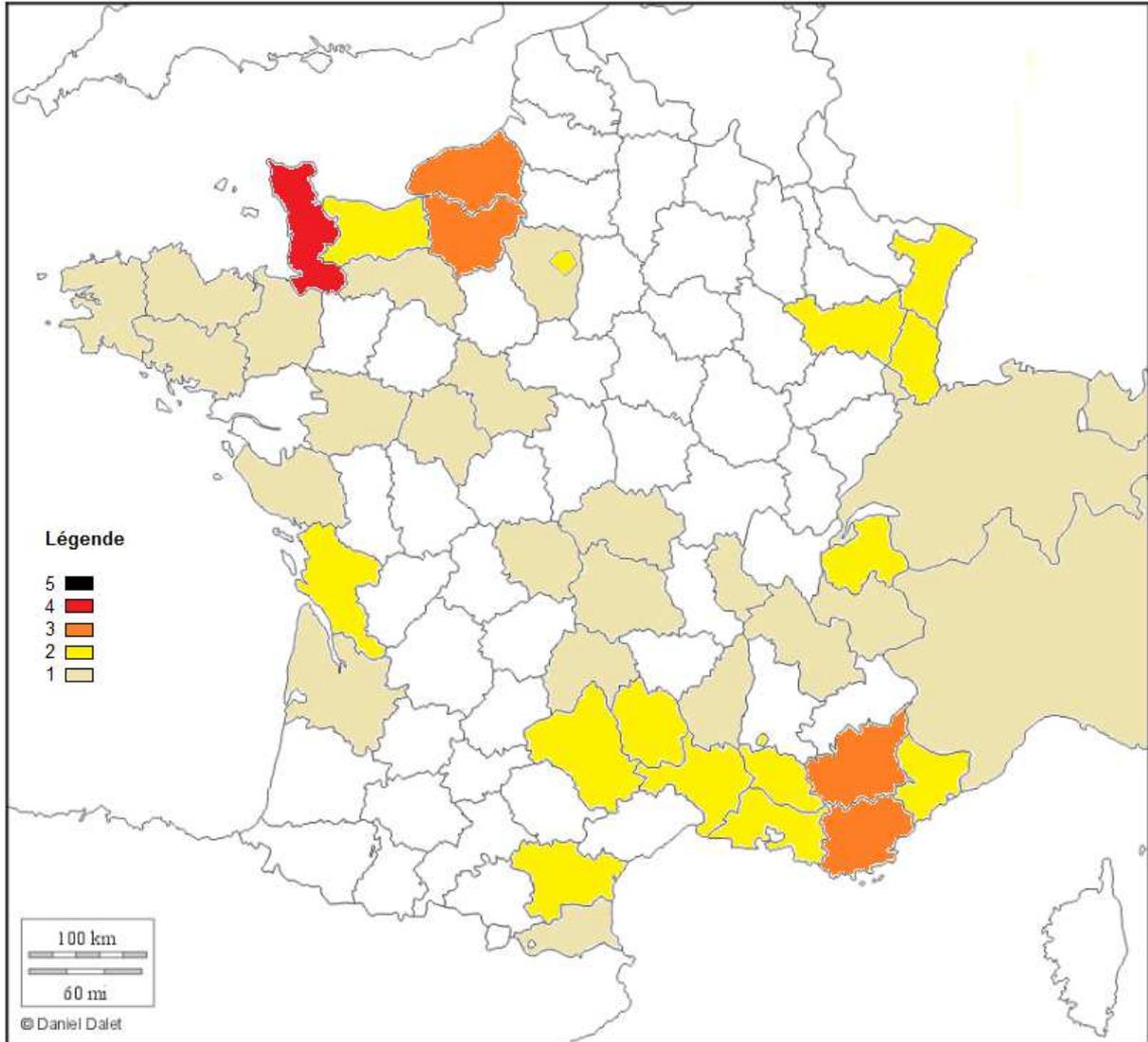
Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage du *Cyclotouriste* entre 1927 et 1938²



² Pour les années 1927, 1931, 1932, 1935 et 1938.

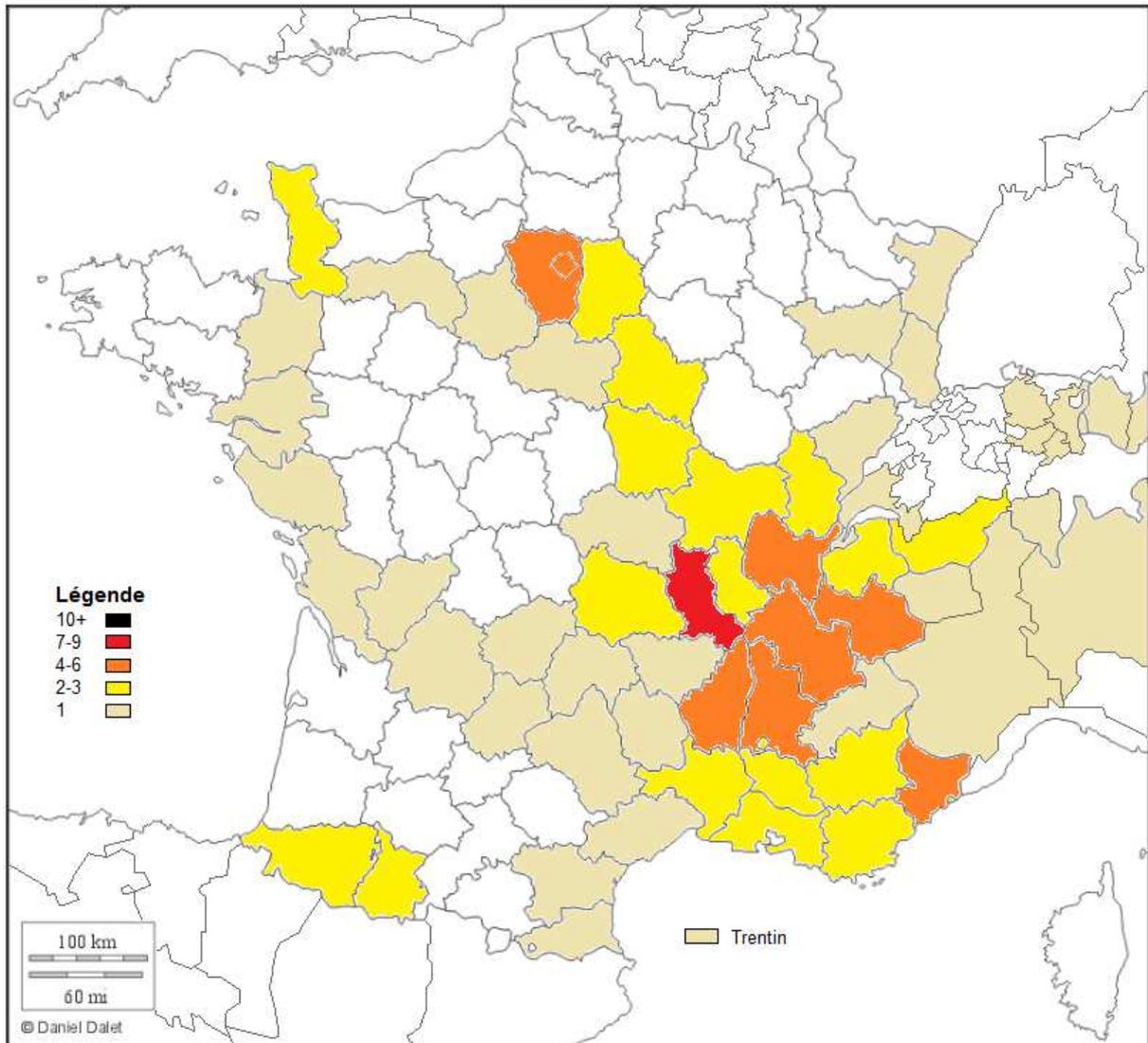
Annexe 9

Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de la *Pédale* (1923-1924)



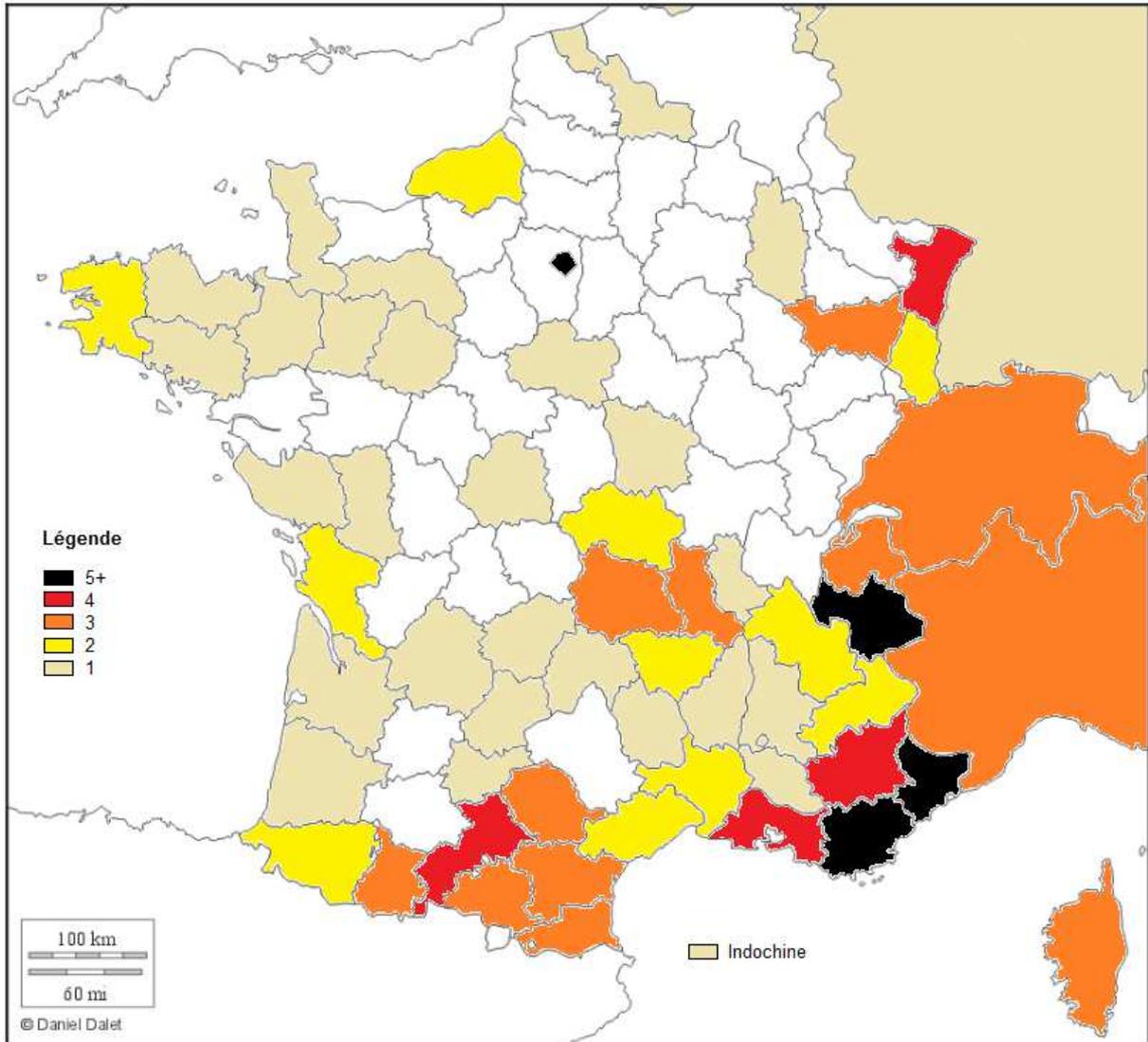
Annexe 10

Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1923



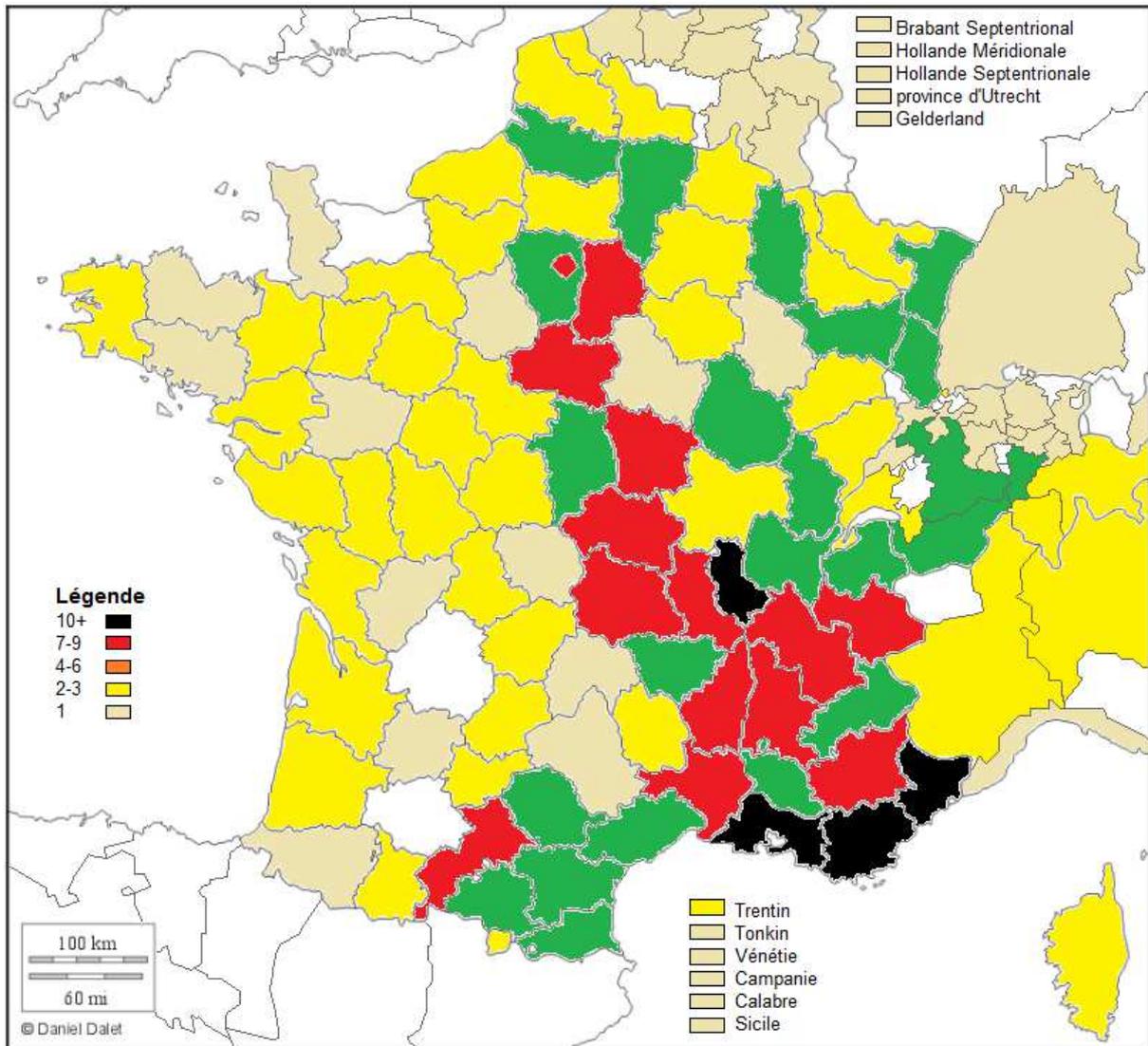
Annexe 12

Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme en 1938



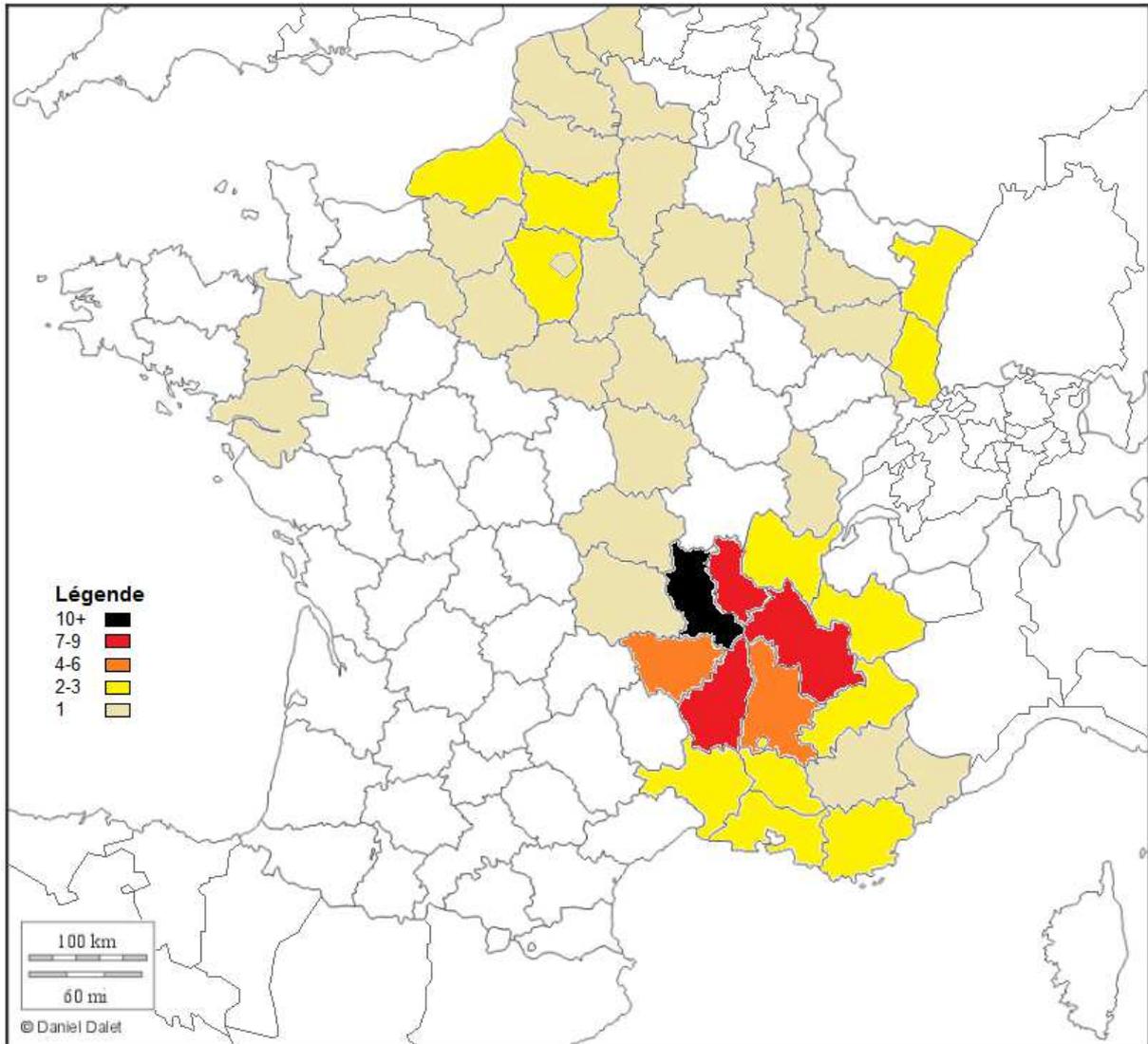
Annexe 13

Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1938



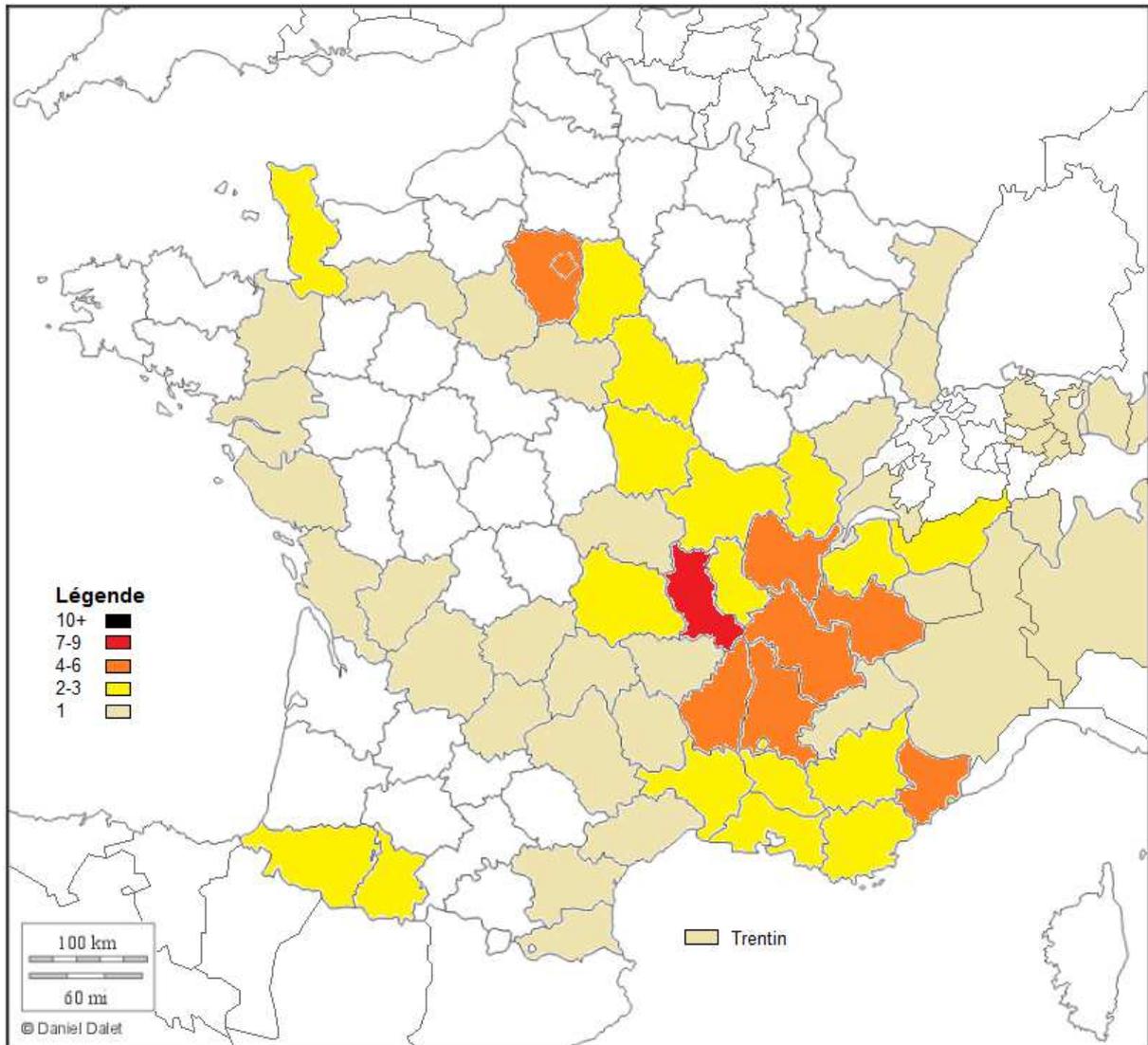
Annexe 14

Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1919 et 1920



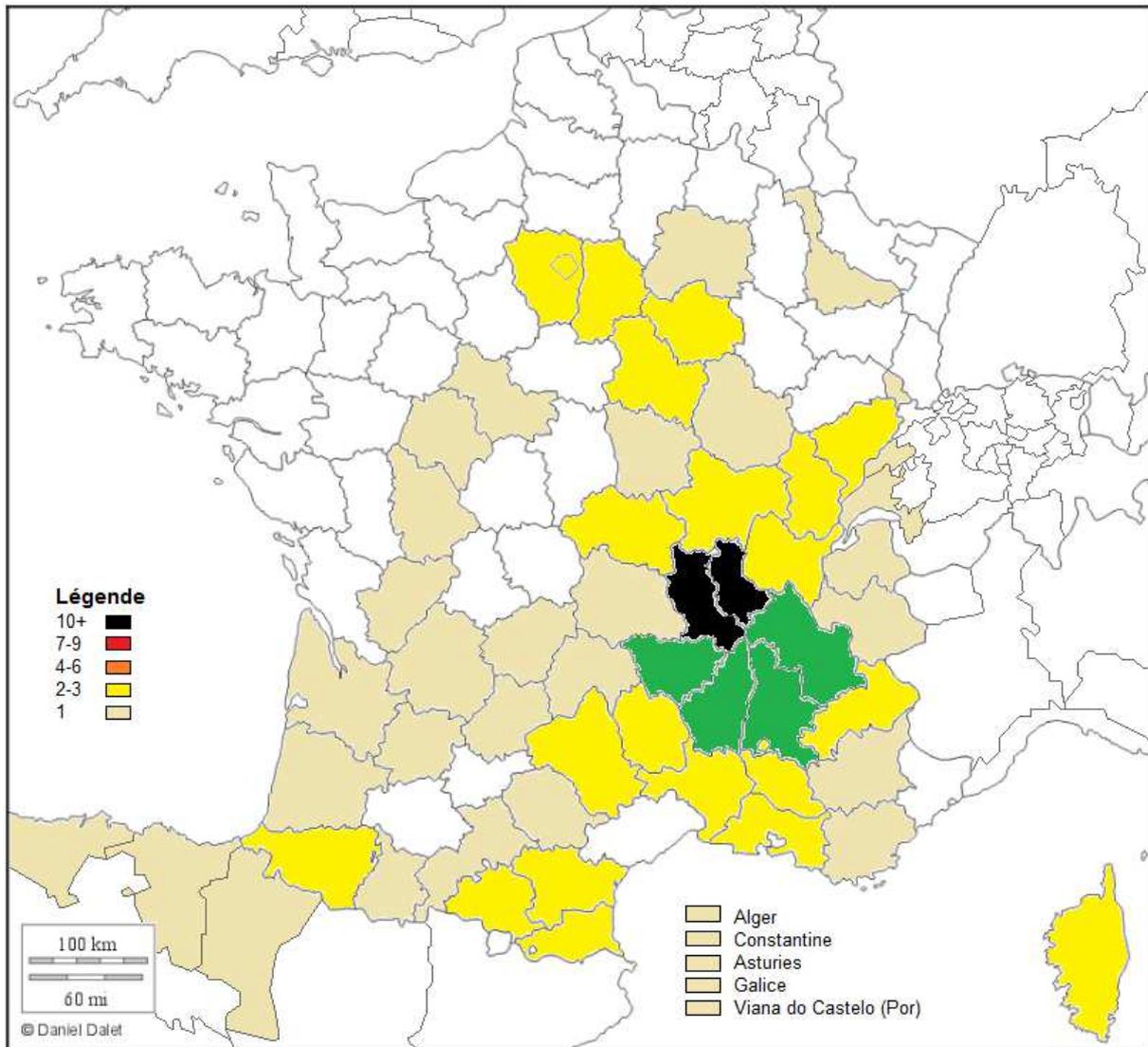
Annexe 15

Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1923



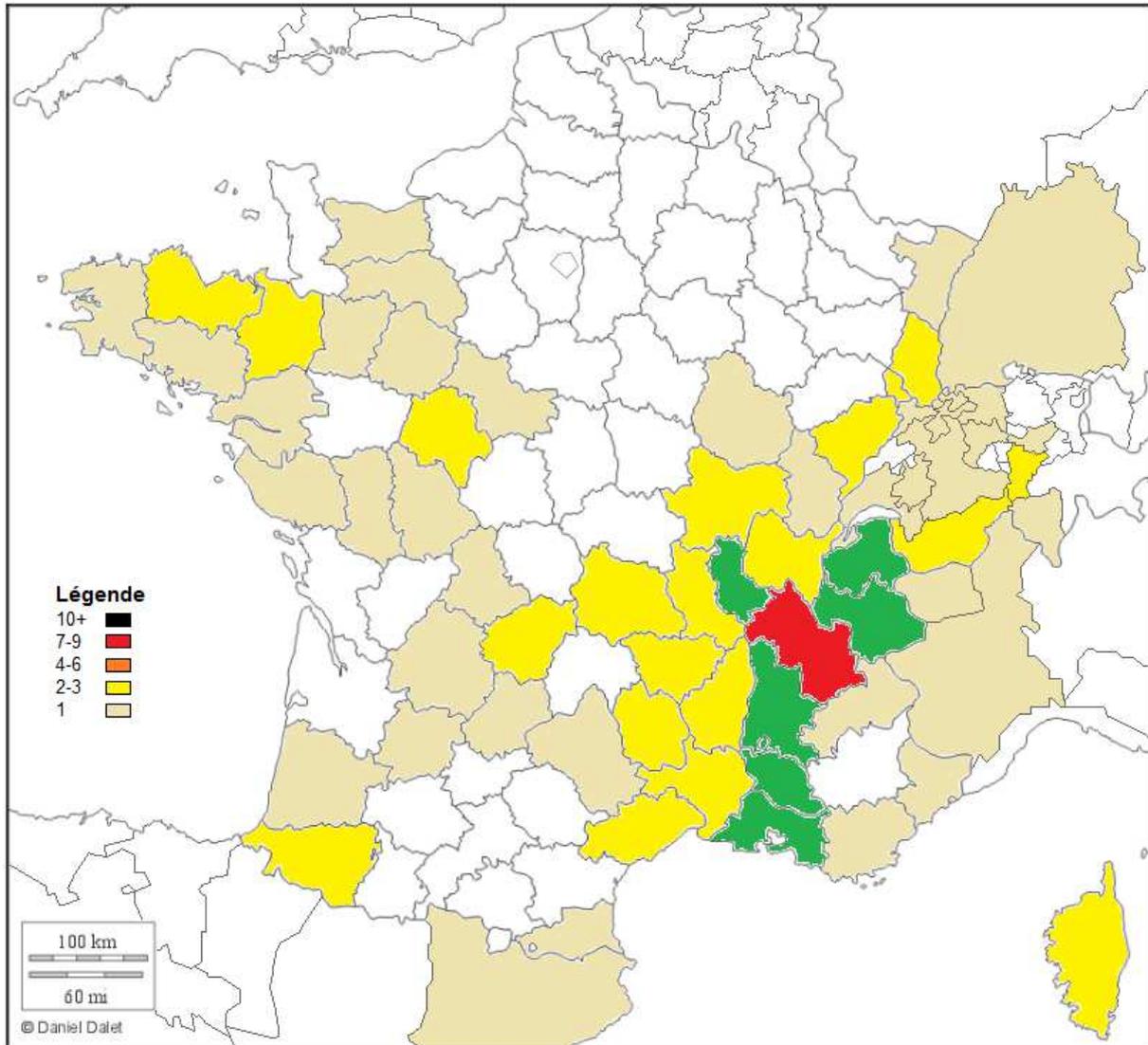
Annexe 16

Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1926-1927



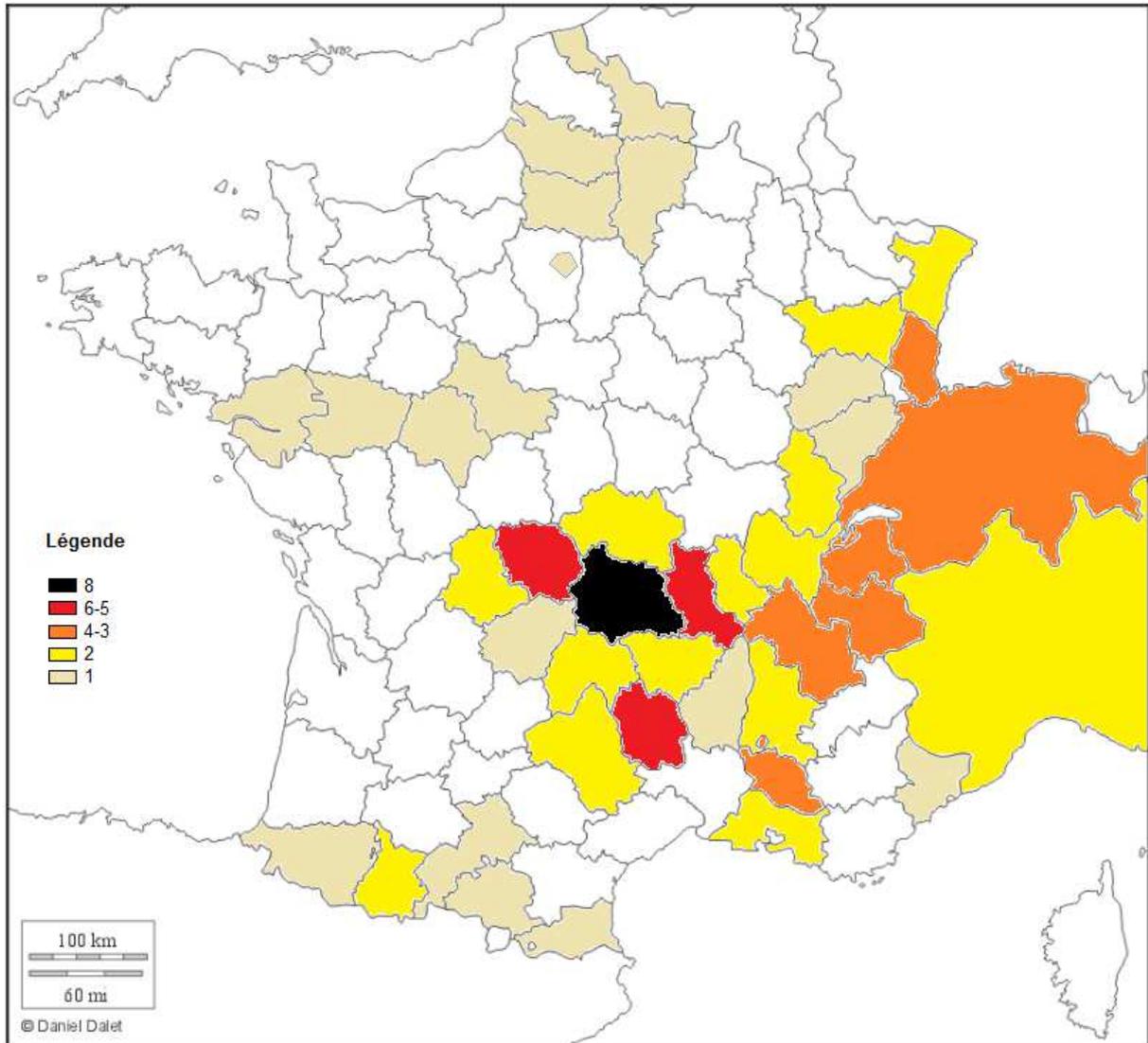
Annexe 17

Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1931-1932



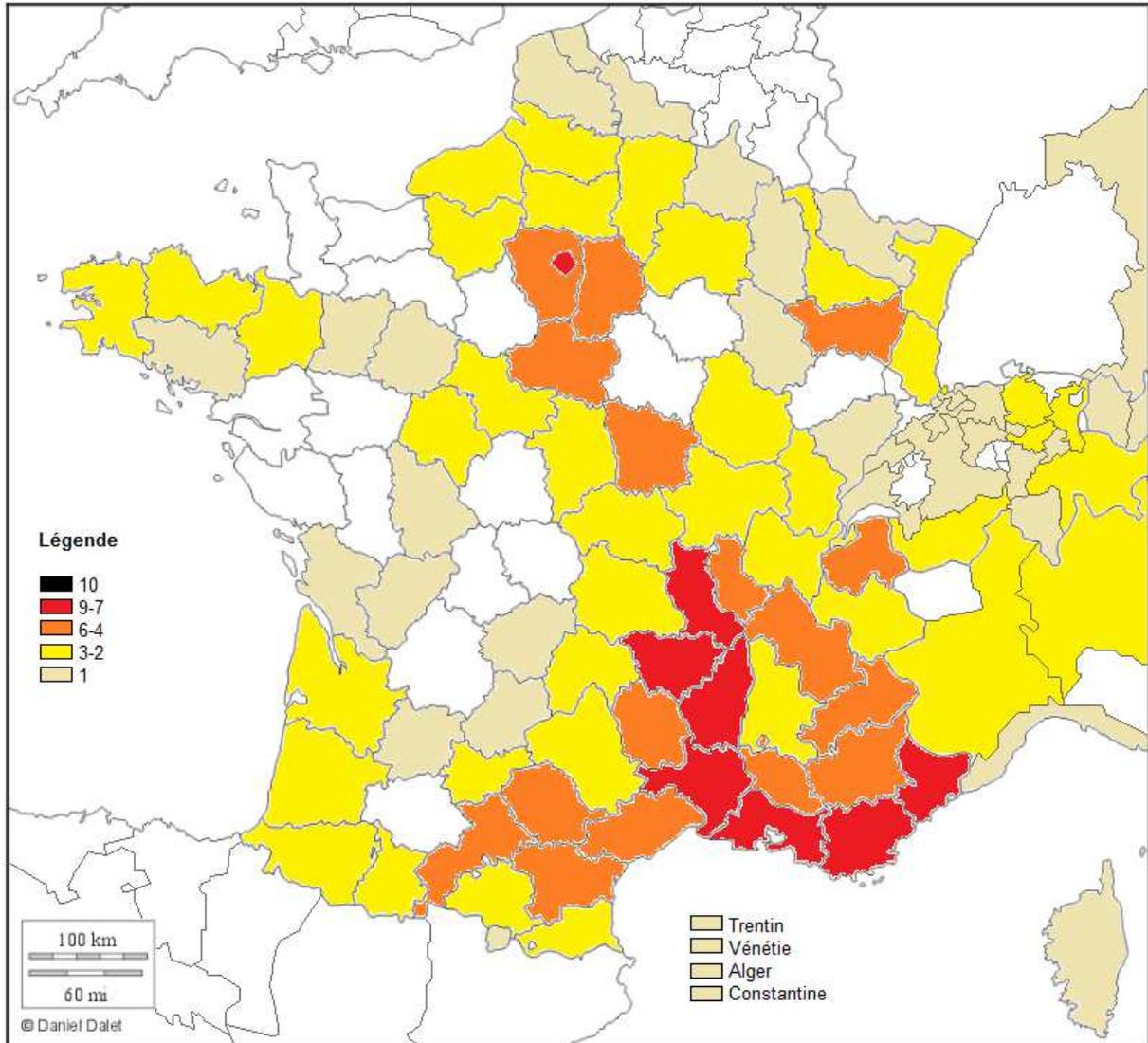
Annexe 18

Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de *La Pédale Touristique* (1932-1933)



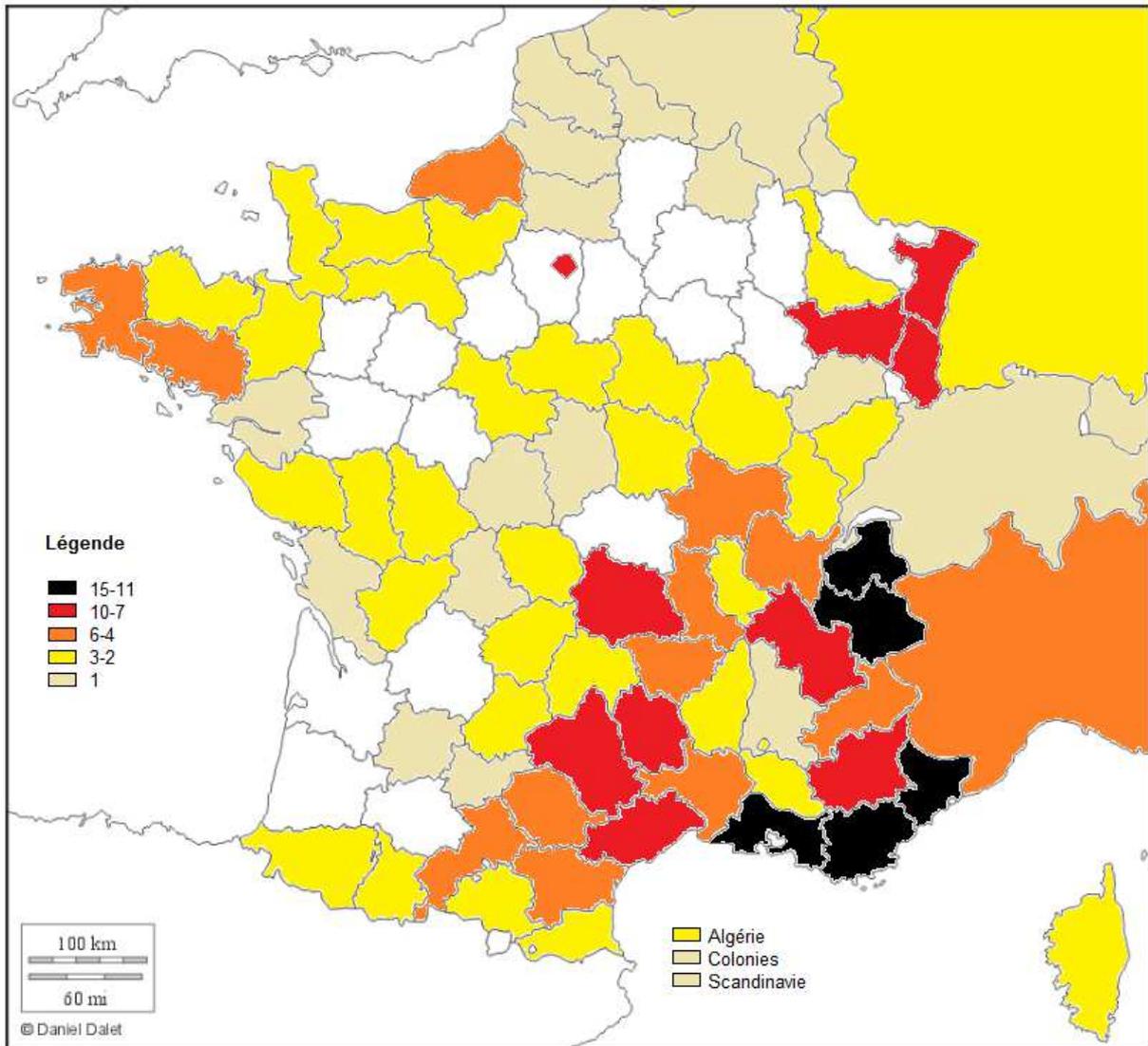
Annexe 19

Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de *La Pédale Touristique* en 1932, 1935 et 1938



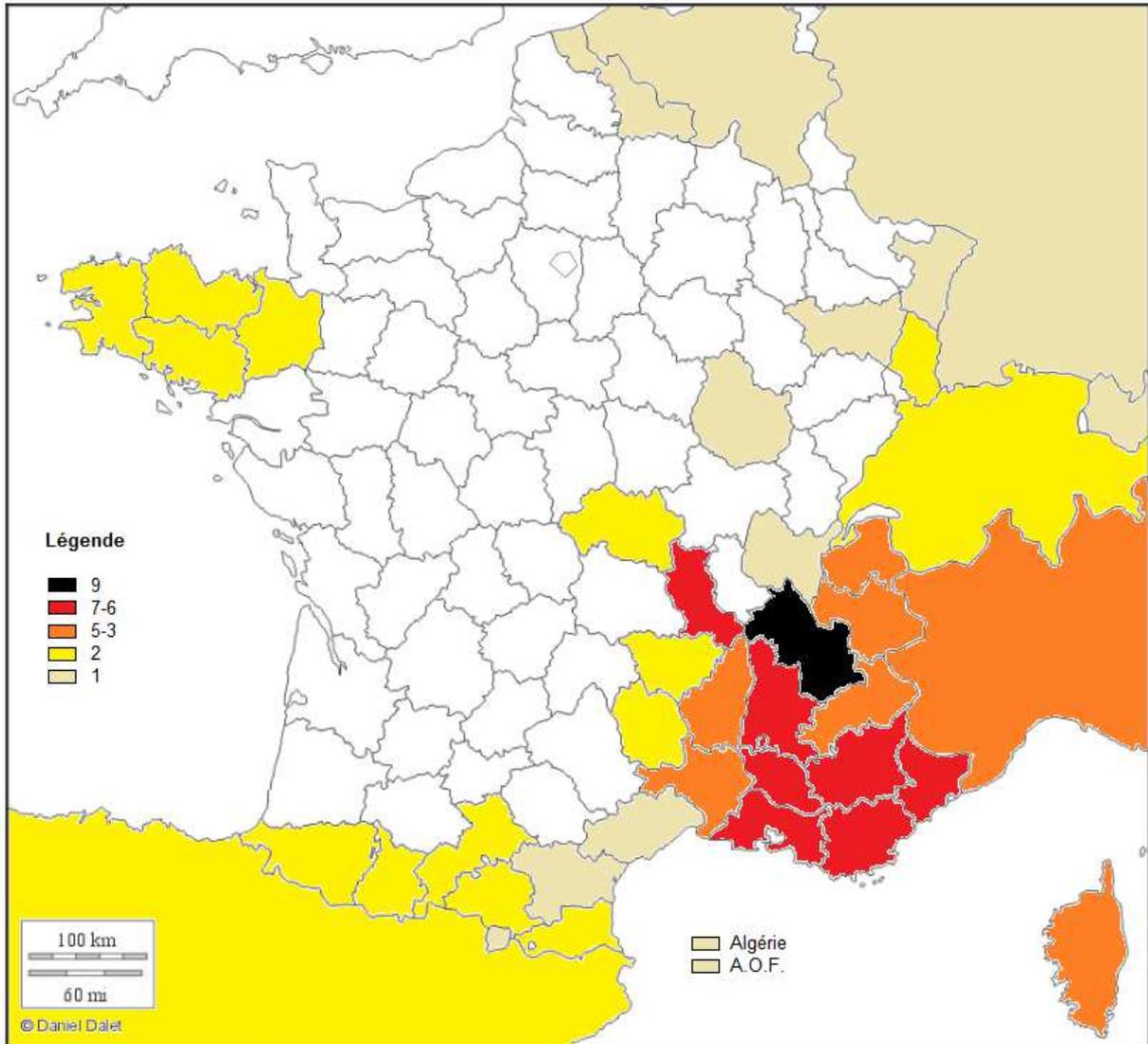
Annexe 20

Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de *La Pédale Touristique* entre 1934 et 1939



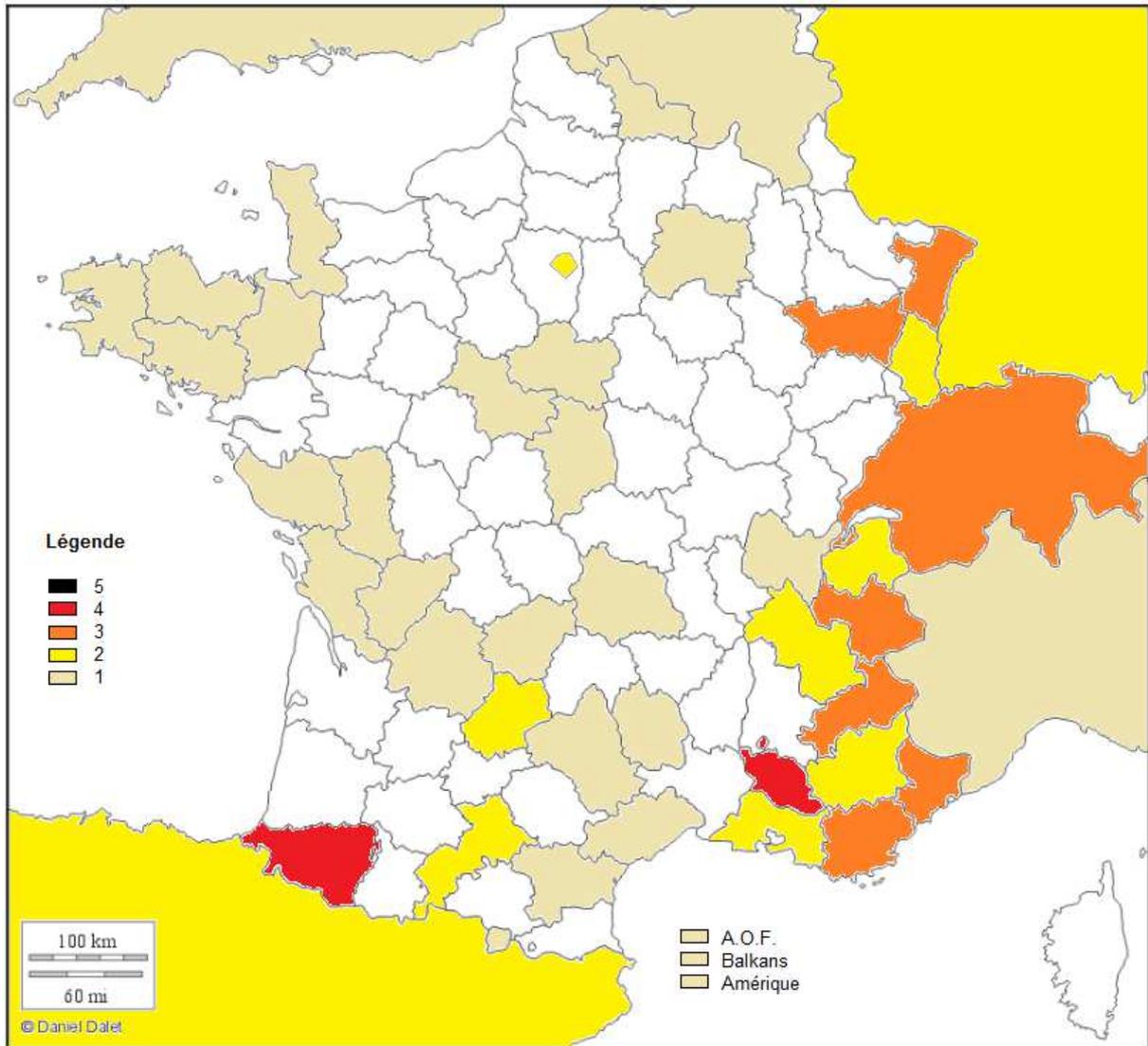
Annexe 21

Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage du *Cyclotouriste* entre 1927 et 1939



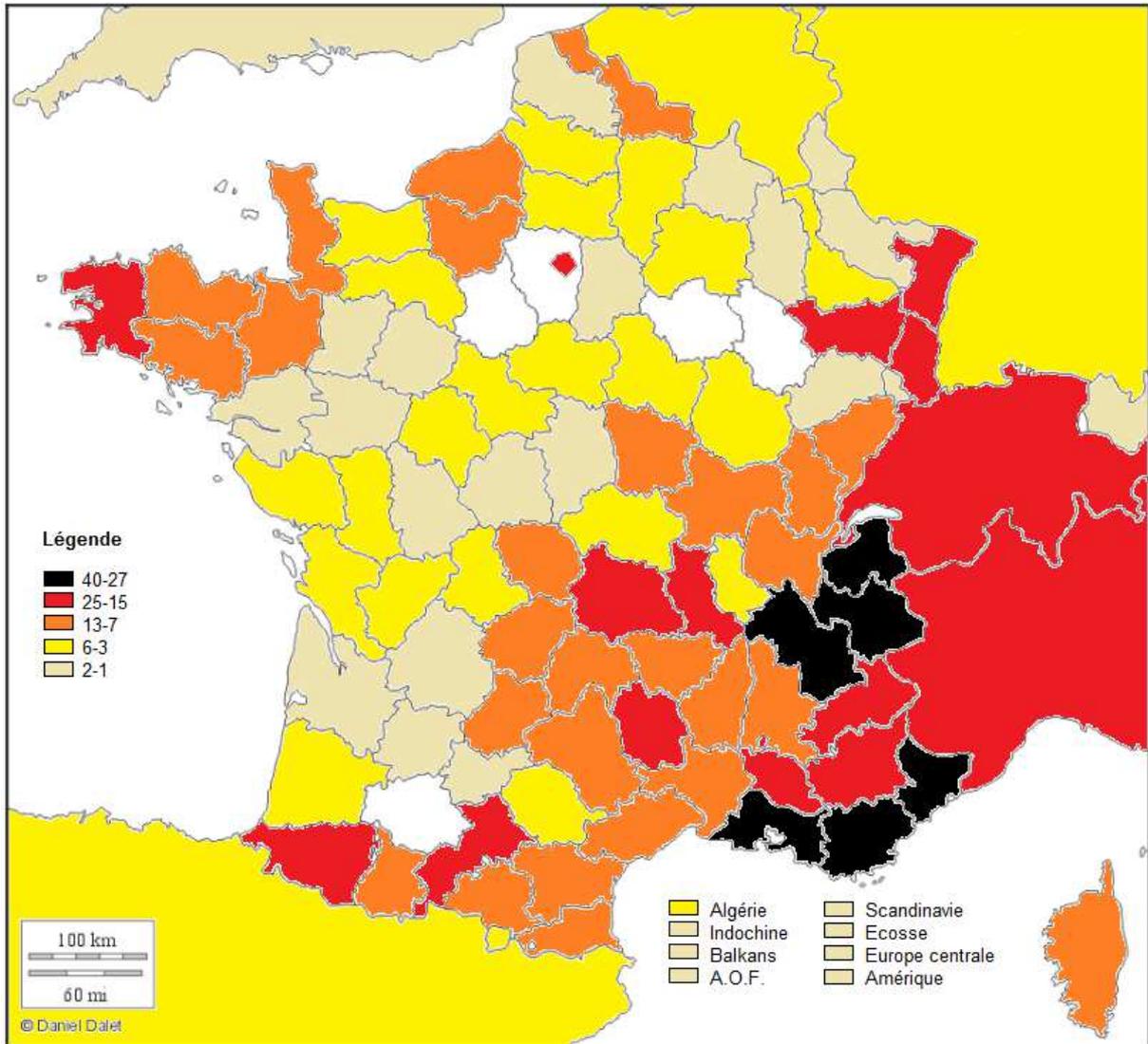
Annexe 22

Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de *Cyclotourisme* (1932-1937)



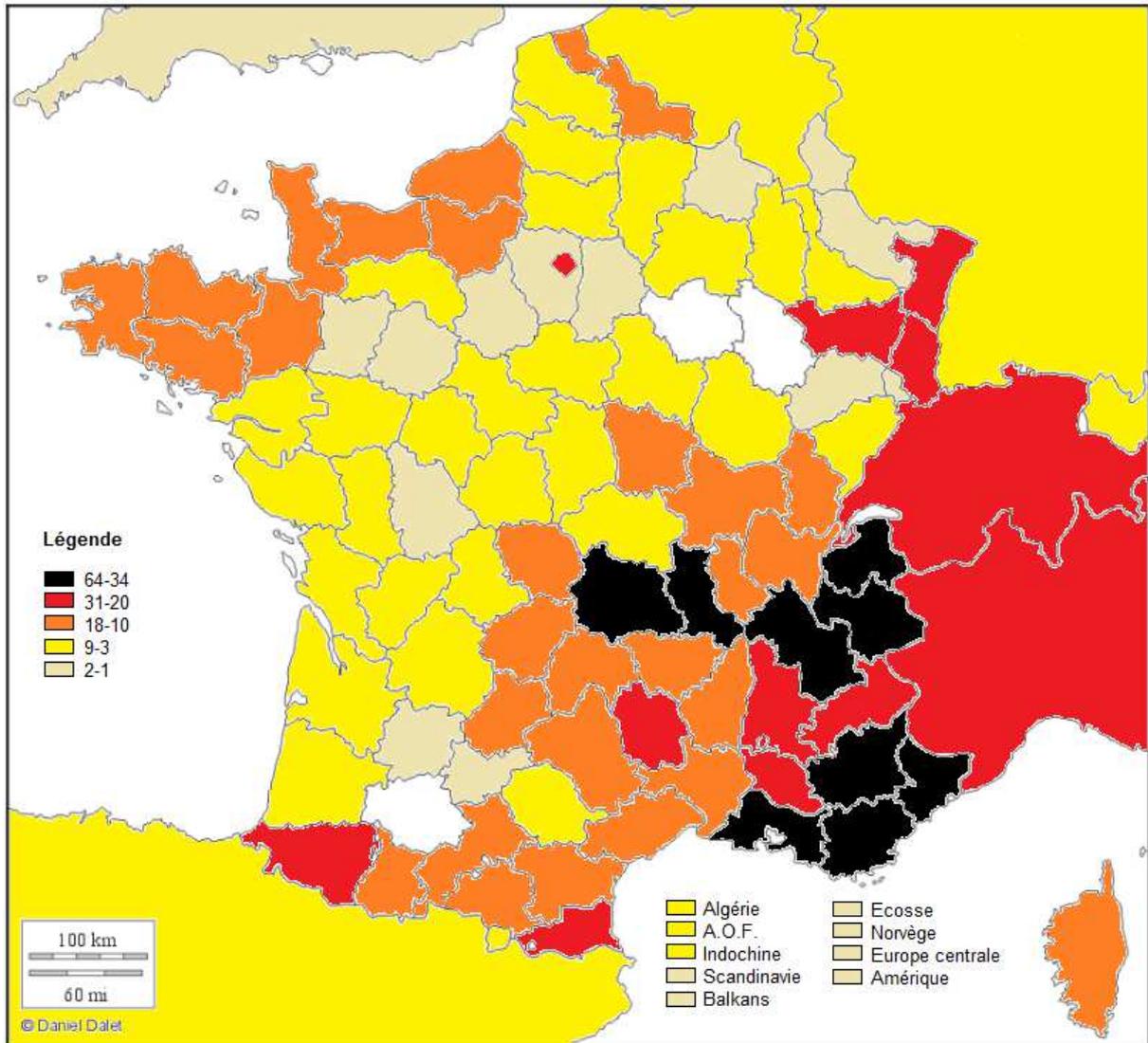
Annexe 23

Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme entre 1930 et 1939



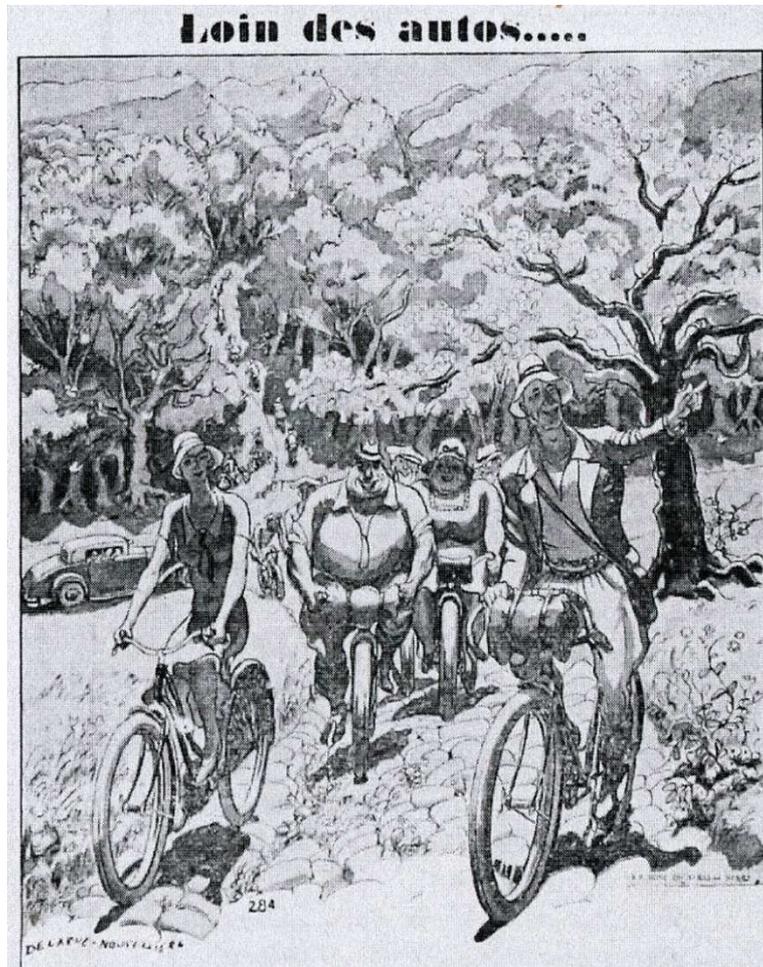
Annexe 24

Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme entre 1919 et 1939



Annexe 25

Publicité pour le pneu Dunlop dans *Le Cyclotouriste* (1931)



Annexe 26

L'idéal du tandem : « La route est belle !.. avec... Cyclo-Touriste *ERIOR* ».
Affiche publicitaire (1938), Paris. Dessinateur inconnu. 80x120 cm : n° inv.
2000-21-12



Table des annexes

Annexe 1 : Parcs des automobiles et des bicyclettes en France dans l'Entre-deux-guerres (chiffres officiels)

Annexe 2 : Affiche publicitaire pour les Cycles *Automoto* de Saint-Etienne. H. Caume, Imprimerie Mouillot fils, sans date, Marseille, 165,5 x 111,5 cm, n° inv. 92-46-1 T

Annexe 3 : Affiche de Mich pour les pneus *Hutchinson*, « Plus solide que l'acier » (1920). Format 156 x 116 cm

Annexe 4 : Publicité pour le duralumin dans *Le Cyclotouriste* (1937)

Annexe 5 : Affiche des cycles *Hirondelle* pour la promotion de la rétro-directe. Dessinateur inconnu, Imprimerie Waton, vers 1905, Saint-Etienne 141 x 89,5 cm : n° inv. 98-25-1

Annexe 6 : Estimation du nombre de cyclotouristes affiliés à la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme dans l'Entre-deux-guerres

Annexe 7 : Affiche publicitaire pour les Cycles *Automoto* de Saint-Etienne. Tamagno, Imprimerie de la lithographie parisienne, sans date, Paris, 162x120 cm, n° inv. 92-46-3 T

Annexe 8 : Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage du *Cyclotouriste* entre 1927 et 1938

Annexe 9 : Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de la *Pédale* (1923-1924)

Annexe 10 : Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1923

Annexe 11 : Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme en 1923

Annexe 12 : Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme en 1938

Annexe 13 : Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1923

Annexe 14 : Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1919 et 1920

Annexe 15 : Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1923

Annexe 16 : Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1926-1927

Annexe 17 : Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de cyclotourisme en 1931-1932

Annexe 18 : Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de *La Pédale Touristique* (1932-1933)

Annexe 19 : Fréquence des départements traversés dans les récits de voyage de *La Pédale Touristique* en 1932, 1935 et 1938

Annexe 20 : Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de *La Pédale Touristique* entre 1934 et 1939

Annexe 21 : Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage du *Cyclotouriste* entre 1927 et 1939

Annexe 22 : Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de *Cyclotourisme* (1932-1937)

Annexe 23 : Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme entre 1930 et 1939

Annexe 24 : Fréquence des régions évoquées dans les titres des récits de voyage de cyclotourisme entre 1919 et 1939

Annexe 25 : Publicité pour le pneu Dunlop dans *Le Cyclotouriste* (1931)

Annexe 26 : L'idéal du tandem : « La route est belle !.. avec... Cyclo-Touriste *ERIOR* ». Affiche publicitaire (1938), Paris. Dessinateur inconnu. 80x120 cm : n°inv. 2000-21-12