





INDUSTRIE

Pré-industrialisation de deux-roues. 1819. G.B.
Époque du hobby-horse

Denis Johnson fut le premier à fabriquer en nombre sur un an ou deux des cycles que l'on peut qualifier de manufacturés.

D'après les numéros de série de ses hobby-horses qui s'arrêtent au 300, on peut raisonnablement penser qu'à 10 % près, c'est le chiffre de machines construites par le fabricant. Reste à savoir à partir de quel nombre on peut parler de véritable industrie.

Ici, même si Johnson produit de vrais véhicules qualité, on reste encore dans un artisanat fort productif qui ressemble à une industrialisation avortée faute d'acheteurs.

Source : The Pedestrian Hobby-horse. Roger Street. 1998.

Recherches : Roger Street.



Pré-industrialisation chez Johnson. Ici, son manège. Gravure publiée en 1819.

Pré-industrialisation de quadricycles. Vers 1860. G.B.

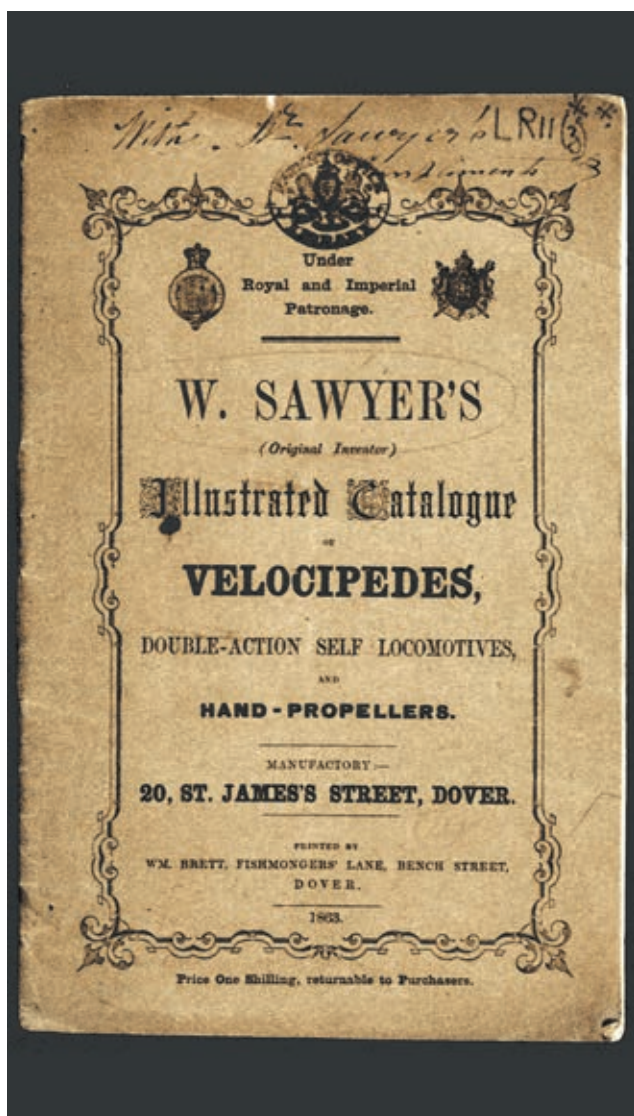
Le constructeur qui se rapproche le plus d'un industriel type est Willard Sawyer de Douvres. Si on le compare à Denis Johnson qui ne fabriqua des hobby-horses qu'une année ou deux, Sawyer

avec ses quadricycles y consacra toute sa vie.

Son catalogue de 1863 atteste qu'il possédait une manufacture. De même, le nombre de modèles proposés : pour la course, le tourisme, les femmes, les enfants, etc., indique que nous n'avons pas à faire à un artisan ayant produit quelques modèles expérimentaux mais à un vrai constructeur.

Aucun chiffre n'est connu sur sa production.

Source : Catalogue W. Sawyer's. 20, St James's street, Dover. 1863. British National Library.



Catalogue de la manufacture W. Sawyer.1863.

Première véritable industrie du deux-roues.
1869. F.

Époque du vélocipède à pédales

Associés avec Pierre Michaux, les trois frères Olivier, Aimé, René et Marius auxquels leur ami Georges de la Bouglise s'était joint, étaient fabricants de vélocipèdes.

Ils décidèrent de se séparer. Moyennant finance, les Olivier se détachèrent de Michaux qui leur revendit sa part. La société Michaux et Cie fut dissoute le 17 avril 1869. La liaison avait duré une année.

Ne perdant pas de temps, quatre jours après la dissolution, les frères Olivier fondèrent la Compagnie Parisienne. Et c'est ici qu'une révolution se produisit.

D'une petite société allait naître une très grande entreprise de vélocipèdes. Les frères Olivier vont être particulièrement actifs dans cette nouvelle maison mais on les retrouvera également dans le domaine du sport vélocipédique et du développement utilitaire du vélocipède (Poste, armée, etc.)

Avec comme directeur un ami de l'Ecole Centrale, Jean-Baptiste Gobert, forte de cette mode lancée principalement par Michaux, La Compagnie Parisienne se trouve rapidement submergée de commandes. Il faut satisfaire la demande et elle va y parvenir en se donnant de gros moyens : sur une de ses affiches, elle affirme haut et fort (tout en mentionnant tout de même « Ancienne maison Michaux et Cie ») : « La plus grande fabrique du monde, occupant 3 000 ouvriers. Usines en province et à Paris, 11 marteaux pilons. Marseille, Creil, Jura. 56 feux de forge à Paris pouvant fournir 1 500 vélocipèdes par semaine. Succursales en Angleterre : Londres, Manchester, Southport, Dublin, Glasgow. »

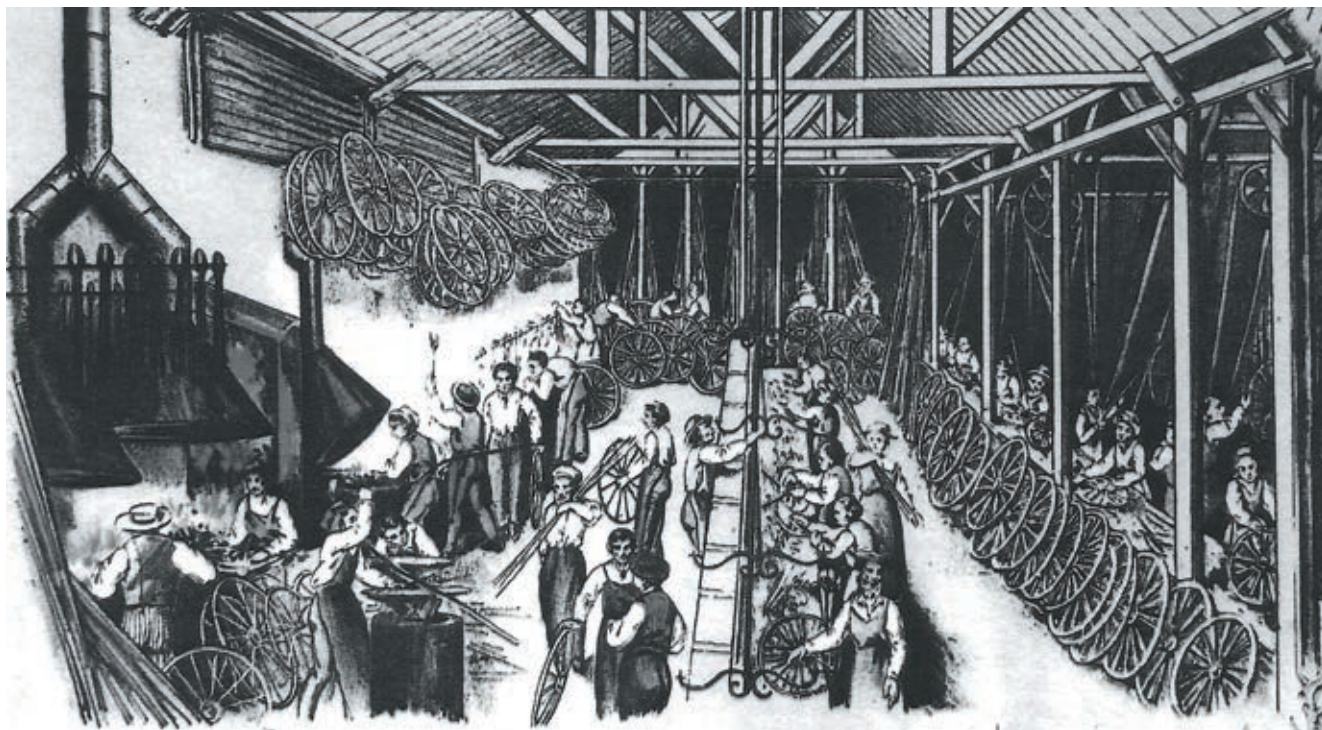
On sait aujourd'hui que ces chiffres de production sont exagérés puisque le total des véloces produits par la société Michaux et Cie et



Page publicitaire de la Compagnie Parisienne. Journal pour Tous. 3 juillet 1869. N°1227.







Grand atelier ou petite usine de la Compagnie Parisienne. Détail d' affiche de la société. Non datée. Archives Départementales du Calvados.

par la Compagnie Parisienne ne dépasse pas 5 000 exemplaires.

La même affiche désigne de manière illustrée un atelier d'ajustage 27 rue Jean Goujon à Paris, les ateliers de peinture et de séchage 12 avenue Bugeaud (à côté de l'hippodrome), un manège couvert de 400 m² 27 rue Jean Goujon et un manège d'entraînement avenue Bugeaud avec piste en asphalte d'une surface de 3 000 m².

« La Compagnie Parisienne a compris qu'à côté de son usine de fabrication elle devait installer un manège de manœuvres pour les vélocipédistes débutants. Ce manège est tout aussitôt devenu l'un des rendez-vous assidus du monde élégant. Là, en quelques jours, un professeur expérimenté fait de vous un habile écuyer ».

Dans ses prospectus, la compagnie proposait des vélocipèdes de course, de voyage, de promenade, d'amateurs. Des vélocipèdes pour facteurs et commissionnaires. Des vélocipèdes en acier peint

polis, damasquinés, en bronze d'aluminium poli ou ciselé. Roues en bois des îles, amarante, makrussa, hikori, ébène, citronnier. Poignées en ivoire sculpté. Accessoires créés exprès pour le vélocipède : lanternes, selles en caoutchouc gonflées d'air, dossier élastique, porte-bagages, godets graisseurs, pédales « patentes », frein moufflé... Des tricycles étaient proposés également.

Les prix des véloces s'échelonnaient de 300 francs environ pour les modèles de base à 575 francs pour les plus luxueux : « vélocipède ferrures entièrement polies ». À cela pouvait s'ajouter les options : suspension, roues caoutchoutées, etc.

Mais malgré les sommes importantes investies par la famille Olivier, malgré l'enthousiasme des associés, malgré le dynamisme de la société, la mode du vélocipède s'essouffla bientôt et ne fut, en France, qu'un feu de paille.

À l'automne 1869, soit six mois après la création de la compagnie, la vente de vélocipèdes

chuta et cette grande maison proposa alors des locations avec promesse de vente au prix de 25 à 50 francs par mois. La société commençait à perdre de l'argent. Le bilan, fait un peu à la hâte en décembre 1869 attestait un déficit de 46 000 francs. La perte à prévoir était catastrophique.

C'en sera fini de cette belle affaire qui va vivoter après le bombardement de l'usine durant la guerre de 1870. Durant quelques années on écoulera les stocks de vélocipèdes puis les trois frères s'orientèrent vers des destins différents. Ils auront été les premiers véritables industriels de l'histoire du cycle.

Sources : Archives de la famille Olivier de Sanderval déposées aux archives départementales du Calvados à Caen.

On peut y trouver affiches, prospectus, livres de comptes et une importante correspondance de la famille Olivier concernant la Cie Parisienne.

INFIRME

(Voir à : INVALIDE)

INTRODUCTION

Introduction de la draisienne en France. 1818. F.
Époque de la draisienne française

C'est dans le journal Le Courrier du Bas-Rhin que l'on trouve l'introduction des draisienes de Drais en France et leur passage à Strasbourg. « Plusieurs draisienes ont passé depuis peu par Strasbourg pour Paris... »

Le journal étant sorti le 17 mars, que comprendre dans « depuis peu » ? Deux à trois jours seraient raisonnable ce qui situerait l'arrivée dans cette ville autour du 14 ou 15 mars.

Source : Le Courrier du Bas-Rhin. 17 mars 1818.

INVALIDE

Chaise pour appartement. 1624. F.
Époque des précurseurs du cycle

La première trace de siège individuel muni de roues et sur lequel s'assied un homme pouvant être invalide, qui se déplace par ses propres moyens, est présenté par Mathurin Jousse en 1624. Il décrit dans son Traité de Serrurerie rédigé à l'âge de vingt ans, deux chaises différentes qui sont plutôt des fauteuils, munies de roulettes et permettent de se déplacer de manière autonome. Mais avant tout, un fauteuil à roues peut-il être considéré comme un véhicule ? À Véhicule, le Larousse précise : « tout moyen de transport » et le Robert « moyen de transport terrestre le plus souvent autonome et muni de roues ». Les fauteuils à roulettes sont donc des véhicules, des moyens de transport, même si leur déplacement ne peut se faire que sur un bon revêtement et en espace réduit.

Jousse ne s'attribue pas la paternité de ces chaises. Il dit seulement que c'est une nouvelle invention.

Source : La fidèle ouverture de l'art en serrurerie. 1624. Imprimé chez G. Griveau, p. 119 à p. 121.

Véhicule de route. 1681.

Époque des précurseurs du cycle

La première présentation d'un véhicule léger individuel, mû par la force d'un homme invalide, est germanique et date de 1681. Une gravure présente un individu assis sur un tricycle. L'homme se nomme Stephan Schiffter. Il fait mouvoir sa machine grâce à des manivelles telles celles qui seront appliquées plus tard sur les vélocimanés. Ces manivelles commandent la roue avant dentée, grâce à un mécanisme caché dans un boîtier. Le système de direction est peu compréhensible. Assez curieusement on connaît deux dessins de machines assez similaires datés de 1689. Ces deux dessins sont absolument identiques : même personnage dans la même position, même tricycle et même ville en arrière-plan. Il est curieux de constater que malgré ces similitudes, les personnages ne

portent pas le même patronyme : Stephan Vorla pour l'un et Stephan Farffler pour l'autre. Sur ces deux dessins on devine le mécanisme de traction. Il semble, sous toutes réserves, que nous soyons en présence d'une roue sans moyeu et sans rayons, munie de dents placées à l'intérieur de la jante.

Sources : Nurberg Germanisches National Museum graphische sammlung. Inv. Nr. HB 851 Kapsel 1385.
 Siehe HB 852 / 1385 et HB 25728 / 1385.



Le véhicule d'invalides de Stephan Schiffter. 1681.

Premier véhicule mû par l'homme fabriqué spécifiquement pour des invalides. 1858-1859.
Époque de la draisienne.

Le premier véhicule mû par l'homme fabriqué spécifiquement pour des invalides est l'Invalid's

Carriage proposé dans le catalogue de Willard Sawyer (20. Sr James's Street, Dover, Kent) datant soit de fin 1858 soit de 1859. Le constructeur précise que son véhicule a été adopté avec succès grâce à la recommandation de la Faculté contre la souffrance de nombreux patients se plaignant de la colonne vertébrale, de la poitrine, de la faiblesse des membres, etc.

Source : Catalogue daté par nous fin 1858 - 1859, 4 pages, de Willard Sawyer, 20 rue St James, Douvre, Kent. p. 2. Science Museum. MS. 1695.

Recherches : David Herlihy.



Exemple de véhicule d'infirme. Tricycle adapté à un cul-de-jatte. Photo non datée. Droits réservés.