

Jean-François RINGUET

TOULOUSE-LAUTREC

Son affiche : la Chaîne Simpson

Une rencontre entre le monde l'art et
le monde du vélo à la fin du XIX^os.

Ce document est en ligne sur le site du club :

« Albicyclotourisme@ffct.org » rubrique « tourisme-culture »



Henri de Toulouse-Lautrec/ La chaîne SIMPSON /1896 /Cliché F. Pons /Musée Toulouse-Lautrec/Albi
Format :88,5 cm x123,5 cm

INTRODUCTION

En guise d'introduction voici la vue de cette chaîne citée en titre de l'affiche qui la promotionne.

C'est autour d'elle que va s'articuler l'exposé qui suit.



Elle va avoir plusieurs fonctions simultanées et/ou successives :

- Un rôle mécanique : transmettre le mouvement des pédales à la roue arrière des vélos comme les autres modèles de chaîne. Sa vie sera brève :4 ans, liée à son échec commercial.
- Une mise en valeur à travers un plan de communication très important se déclinant sous plusieurs formes et en particulier l'affiche
- Un passage du monde industriel et sportif à celui de l'art et de la culture grâce au talent du peintre, qui a reproduit fidèlement cette pièce ; ce n'est pas une liberté prise par l'artiste ou une erreur de proportion. Il en assurera ainsi la notoriété et la pérennité.

Description

Cette affiche exposée au musée d'Albi est connue mondialement non seulement des amateurs d'art mais aussi de vélos. La visite du musée et la lecture d'un catalogue consacrés à la vie du peintre la mettent en valeur parmi les autres œuvres de l'artiste. Un examen plus attentif permet de la resituer dans son contexte : politique (la revanche de la guerre perdue de 1870), sportif (les vélodromes) et économique (l'industrie du cycle) du point de vue cycliste plutôt que ceux plus abondants des historiens de l'art.

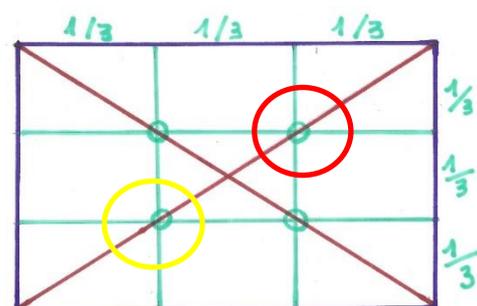
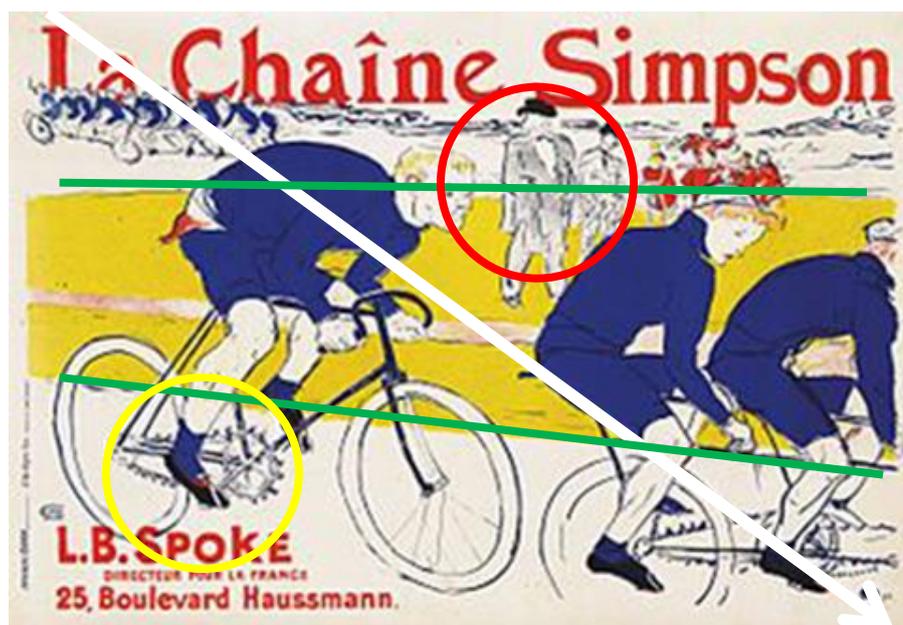


Elle met en scène des lieux et personnages marquants du cyclisme de cette époque. Décrivons-la : un lieu, le vélodrome de Catford dans le Grand Londres, un des lieux de la « guerre des chaînes », des points d'appel qui attirent le regard : un coureur au premier plan, Constant Huret (le stayer) entraîné par une quintuplette (car la dernière personne est quasiment assise sur la roue arrière, des historiens y voient une dame, à cause de la mèche blonde et du rouge à lèvres sans doute : Lisette Marton, une championne qui détourne le regard vers l'arrière pour vérifier si le coureur reste bien dans l'abri). Le coureur porte un dossard tricolore pour rappeler sa nationalité. Deux personnes sont sur la pelouse : sans doute Williams Spears Simpson l'inventeur de la chaîne du même nom objet de l'affiche, Louis Bouglé dit Spoke coureur puis journaliste sportif, importateur de la chaîne en France ; il a invité Toulouse-Lautrec à l'accompagner pour faire l'affiche publicitaire qu'il va lui commander. A l'arrière-plan on distingue un orchestre militaire,

(celui de l'Honorable Artillerie Company) animant les compétitions et sur la piste en haut à gauche des machines multiples servant de relais à tour de rôle au coureur (le stayer) Constant Huret. On y trouve aussi l'inscription publicitaire bien visible destinée à promouvoir le produit en haut et en bas à gauche avec une typographie différente. Le regard reviendra vers un point particulier : le point focal constitué par les coureurs au premier plan. Les couleurs utilisées (au nombre de 4) sont le rouge (couleur primaire qui rapproche) pour le texte, et pour un contraste maximum le bleu profond pour le maillot du coureur (couleur primaire aussi), le jaune pour la partie centrale du vélodrome (couleur complémentaire). Ces couleurs sont simples, en aplats cloisonnées par un contour aux traits noirs qui délimite les formes. Certains corps sont fracturés, une partie hors du cadre (effet de vitesse) et de rapprochement en utilisant une diagonale descendante du coin haut à gauche vers le coin bas à droite. C'est l'influence japonaise des estampes en Occident connue sous le nom de « japonisme ». On y ajoutera le tampon réglementaire de l'administration au-dessus de la tête des deux personnages, la signature du peintre en bas à droite, inspirée d'un monogramme japonais et entourée avec humour d'un éléphant, le nom de l'imprimeur verticalement à gauche. Une autre personne ne figure pas sur cette affiche : c'est Tristan Bernard, le directeur du vélodrome Buffalo à Neuilly en lien avec Bouglé et le peintre. D'ailleurs, Toulouse -Lautrec le représentera sur une autre œuvre.

La structuration du dessin de l'affiche suit un cadre utilisé par les photographes ou les peintres, divisé en trois parties par des lignes horizontales et verticales : leur croisement détermine 4 points qui seront les points forts du tableau pouvant recevoir un point focal, ici la chaîne et les personnages ; les 2 lignes horizontales delimitent la piste. Le coureur et ses équipiers sont installés sur une diagonale descendante du haut à gauche vers le bas à droite pour un effet de rapprochement (une diagonale montante à l'effet inverse : un éloignement, donc de la profondeur, ici chaîne et personnes).

Au vélodrome anglais on ajoutera un autre vélodrome (français : celui de Buffalo) ainsi qu'un magazine, *La Revue Blanche*, lieu de rencontre du monde de l'art et de la culture.



L'aspect politique, militaire et économique

A la fin du XIX^e s. en France, c'est la revanche sur l'Allemagne qui occupe tous les esprits et provoque de grands débats autour de l'armée (affaire Dreyfus, écrits de Jean Jaurès...). Il était nécessaire de préparer la nation à un nouvel affrontement en formant des militaires endurants et solides. Pour cela rien de mieux qu'une pratique sportive pour satisfaire les vœux des autorités publiques. Cyclisme, tir et gymnastique sont les 2 disciplines les plus populaires avant que les sports corporatifs (football, rugby...) ne suivent.

Le cyclisme continue son évolution technique¹ depuis la **draisienne (1817)** ou **vélocipède** propulsée par l'appui des pieds au sol et stabilisée grâce à sa direction mobile et l'effet gyroscopique des roues. (**Le célérifère** n'a jamais existé, c'était une voiture publique tirée par des chevaux° de même que le velocifère). L'historien français Baudry de Saunier a dans son ouvrage de 1891 contribué à propager cette confusion, l'opinion de l'époque ne pouvant admettre que ce soit un allemand qui ait inventé le vélo ; de plus, à un an près, sa publication a correspondu avec le centenaire de la Révolution et dater cette invention à cette époque lui convenait parfaitement. Toutes les gravures représentant ce type d'engin sont pourtant postérieures à 1817 et sont des draisiennes.

Le vélocipède Michaux voit la fixation de pédales sur la roue avant devenue ainsi motrice ; **le grand bi** augmente le diamètre de sa roue avant pour un développement plus important mais il est instable et aura son corollaire plus sécurisant, **le tricycle** (qui sera à l'origine des voitures en le motorisant) ; enfin la **bicyclette (dite bicyclette de sécurité ou Safety Cycle)** avec transmission par chaîne à sa roue arrière aura celle-ci rendue ainsi motrice ; il y aura tendance à l'égalité des diamètres des roues AV et AR.

La bicyclette est arrivée à sa forme quasi définitive avec son cadre dit « diamant » fait de triangles juxtaposés.

En 1891 Pierre Giffard¹ directeur du Petit Journal lui consacre un ouvrage intitulé « la Reine Bicyclette » où il vante ses mérites pour la qualité de la vie : santé, mobilité... pour tous. Cette appellation aura la destinée qu'on lui connaît. C'est la même année qu'un poète, Edmond Haraucourt¹ parle dans une poésie parue dans la revue « le Cycle » de « la Petite Reine à 2 roues » ce qui fait litière de l'attribution de cette appellation à la reine des Pays Bas, cycliste convaincue certes mais étrangère à cette affaire.

Le diminutif « bicyclette » (de bicycle) vient d'Angleterre. La mode était partout dans le monde au vocabulaire français. Ce mot apparaît dans le catalogue de la maison Rudge : « the Rudge Bicyclette Dwarf Safety ». Il découle du vocable « bicycle » complété par le suffixe « ette ». Le terme anglais « the » est neutre et peut se traduire en français par « le » ou « là » ; les importateurs en France de ce matériel, vu la désinence féminine « ette » lui appliquèrent ce genre.

D'abord réservée à une élite aristocratique (avec beaucoup de dames) vu le prix des machines (il existait à Paris des manèges pour une pratique en bonne compagnie), la bicyclette va se démocratiser rapidement dans des milieux moins élitistes grâce à la baisse des coûts de production et cela sous deux aspects : le **tourisme** (des bourgeois aisés et cultivés commencent à parcourir la France qui possède un excellent réseau routier et un climat agréable et des pays étrangers comme l'Albigeois Edouard de Perrodil : Paris - Madrid, Paris - Vienne, traversée de l'Algérie...) et la course : **route et piste**.

Création à Albi d'un vélodrome en 1902 entre la Faculté Champolion et le parc Rochegude sur une piste en terre de 250m (il disparaîtra après le Première Guerre Mondiale).

La première randonnée cyclotouriste attestée est déjà ancienne : celle des frères Olivier de Paris à Avignon en 1865 sur un Michaux ! On notera que les dames y gagneront une plus grande mobilité et seront autorisée à porter une culotte de même que les cavalières mais auront besoin d'une autorisation de la préfecture pour ce « travestissement », c'est le terme officiel. Le patriarcat veille ! la pièce ci-jointe montre ce document.

Voici la permission de travestissement de l'artiste peintre Rosa BONHEUR datée de 1857 pour revêtir un pantalon, justifiée par ses visites aux abattoirs. Elle y faisait des croquis de la musculature des carcasses pour réaliser ses œuvres animalières.

On y remarquera la misogynie du titre, la brièveté de l'autorisation et les lieux interdits dans cette tenue :



Paris le 12 mai 1857

Nous, préfet de police

Vu l'ordonnance du 18 Brumaire an IX (7 Novembre 1800)

Vu le certificat du Sr Cazalis, docteur en médecine de la faculté de Paris

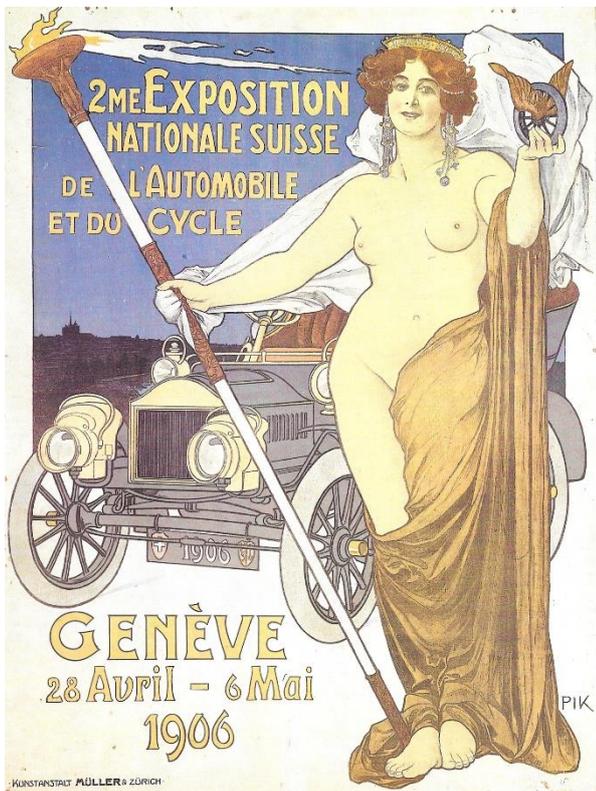
Vu, en outre l'attestation du Commissaire de Police de la section du Luxembourg,

AUTORISONS la Demoiselle Rosa Bonheur,

Demeurant à Paris, rue d'Assas 320 à s'habiller en homme pour raisons de santé, sans qu'elle puisse, sous ce travestissement, paraître aux spectacles, Bals et autres lieux de réunion ouverts au public.

La présente autorisation n'est valable que pour 6 mois, à compter de ce jour.

L'époque est très prude vis à vis de la sexualité d'où la frustration et en corollaire l'obsession, la pudibonderie hypocrite du XIX^{es} bourgeois conduira à peupler, sous prétexte de références à la mythologie gréco-romaine, les parcs et jardins ou les tableaux, de nymphes et naïades dénudées. L'affiche ci-dessous à gauche montre un nu féminin occupant la moitié de l'affiche alors que la référence au salon du cycle est en arrière-plan ! (Ce pourrait être la couverture d'une revue de charme !) Le vélo était aussi un thème érotique classique comme la voiture plus tard (photo à droite).



9

Doc encyclopédie de l'affiche / Coll. Clerc Genève



8

Borgé. Viasnof/le vélo/Ed Balland

Les frères Olivier seront les précurseurs dans l'aventure industrielle du vélocipède à travers leur association avec les Michaux puis la fondation de la Compagnie Parisienne¹ qui produira des vélocipèdes en grande quantité et fournira en pièces détachées de nombreux petits constructeurs. La guerre de 1870 mettra fin à l'aventure, le relais sera pris par l'Angleterre et surtout les Etats Unis. Conséquence inattendue du conflit de 1870, c'est à Angers en 1876 qu'un petit constructeur, Truffault, achètera à bas prix un lot de sabres de cavalerie, revendra les lames et construira avec les fourreaux les fourches de ses machines.

Le vélodrome Buffalo



C'est le lieu de rencontre de nos 4 protagonistes : Tristan Bernard, Louis Bougé, Constant Huret, Toulouse-Lautrec.

Parmi la floraison des vélodromes à l'époque, celui dit « Buffalo » est celui qui nous intéresse car il est le lieu de rencontre de nos personnages. Situé rue Parmentier à Neuilly- sur -Seine, il est construit sur un emplacement où se tenait une exhibition indo-américaine, celle de Bill Cody (Buffalo Bill) pendant l'exposition universelle de 1889. D'où son nom. La piste est en ciment (ce qui nécessitait un certain savoir-faire pour la construire) sans marquage au sol.

Plusieurs records y ont été établis : record de l'heure par Henri Desgrange : 35,25 km ; record du monde du km départ arrêté derrière entraîneurs...Les épreuves les plus prisées étaient celles de grand fond (parcourir de grandes distances) ou de vitesse. Les coureurs étaient souvent aspirés et entraînés par des triplètes, des quadruplettes et même des quintuplettes pour rivaliser. C'était la mode plutôt que de procéder à des affrontements individuels. On remarquera sur la photo la finesse de la machine du coureur (8 à 9 kg). Les maisons de cycle entretenaient plusieurs équipes d'entraîneurs. Certaines étaient célèbres, identifiées par leur capitaine (Jallabert, Dacier, Jallu...) et par leur dextérité à gérer le stayer sur la piste ; voir une quintuplette avec son stayer en doubler une autre devait être spectaculaire compte tenu de la longueur des équipages ! Il existait également des compétitions réservées à ces seuls engins. Jacques Seray¹ m'a précisé que « triplètes et quadruplettes étaient couramment utilisées comme mode d'entraînement à compter de 1895, en particulier sur piste. Néanmoins, sur route, on en trouve sur Bordeaux-Paris 1896 (triplètes) et 1897 (triplètes, quadruplettes et même quintuplettes, puis automobiles, à partir de Tours) ». Ensuite et jusqu'aux années 1930, il exista des courses de triplètes sur piste. La plus célèbre était emmenée par Marius Chocque, le père du coureur Paul Chocque.

Dans ses souvenirs, Constant Huret évoque cette époque des machines multiples² : « *passées maîtresses dans l'art d'entraîner, elles se livraient des luttes épiques dans l'acharnement à faire passer leur coureur au cours desquelles celui-ci les suppliait de ralentir. Si elles étaient à la peine, elles voulaient être à l'honneur. Aujourd'hui, il est aisé de doubler une courte moto. Autrefois il fallait du cran pour remonter une longue quintuplette...*

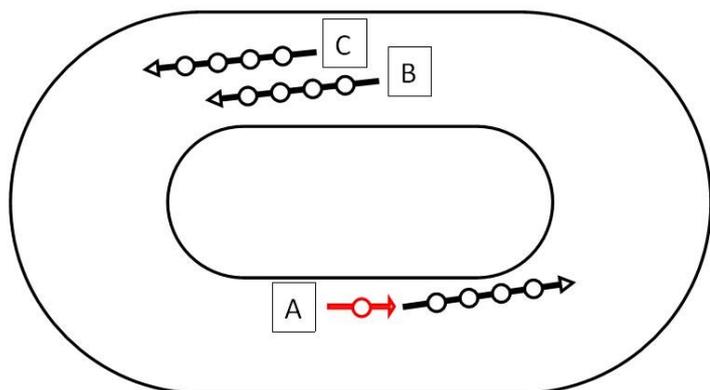
« Une reprise ratée compromettait une victoire. Aussi ces hommes mettaient-ils leur orgueil à n'en loucher aucune. Sinon ils n'échappaient point aux coups de sifflet des populaires lesquels veulent être servis. Une

quintuplette vous mène depuis 3 ou 4 tours à toute allure, vous voyez rouler celle qui va vous relayer dans la ligne d'en face, elle prend son élan, vous devez l'aborder au moment où elle a acquis votre vitesse ;

« Elle est à la corde, vous roulez à l'extérieur, un tout petit écart sur votre gauche, vous avez changé sans heurt. Voici une reprise impeccable ».

Les schémas ci-dessous montrent cette technique :

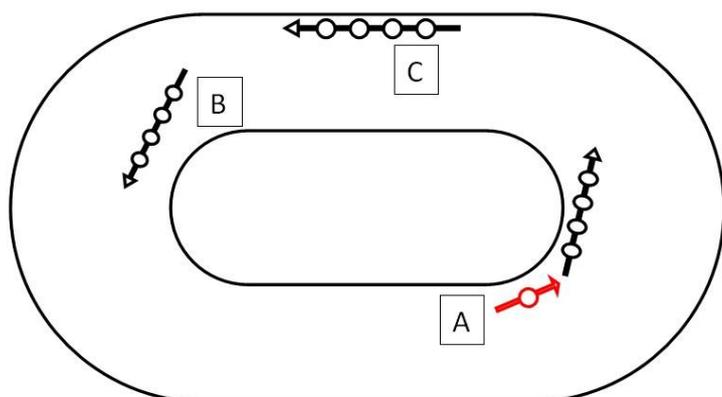
①



Le coureur et son équipage, en A, tourne sur la piste. Les autres équipages en B et C tournent aussi en attendant le futur relais.

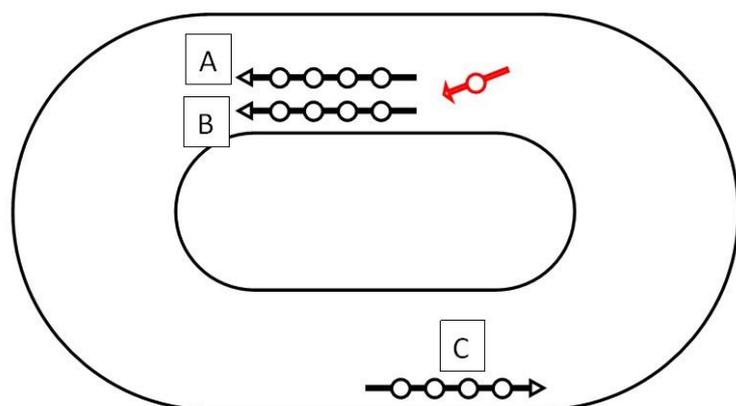
C'est la situation saisie par le peintre.

②



La multiplète B va prendre le relais et se lance.

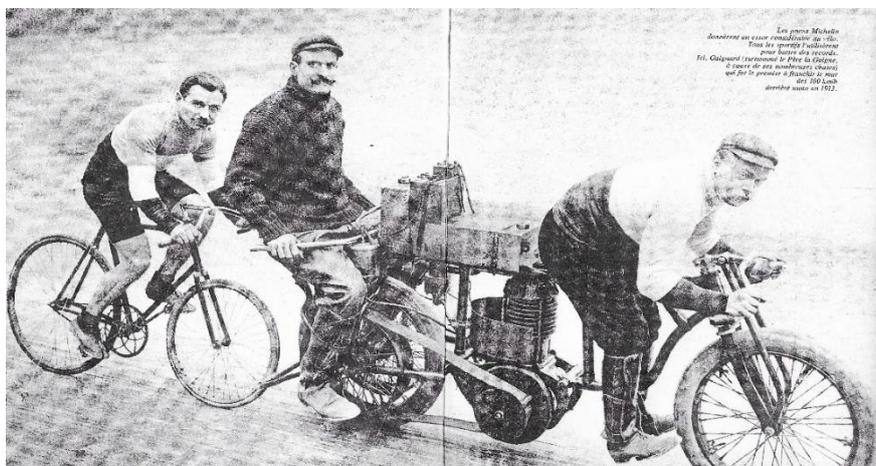
③



Les 2 équipages sont côte à côte à la même vitesse, le coureur va se laisser glisser vers le bas de la piste sur sa gauche et se mettre dans l'abri de la nouvelle multiplète, sans à coup.

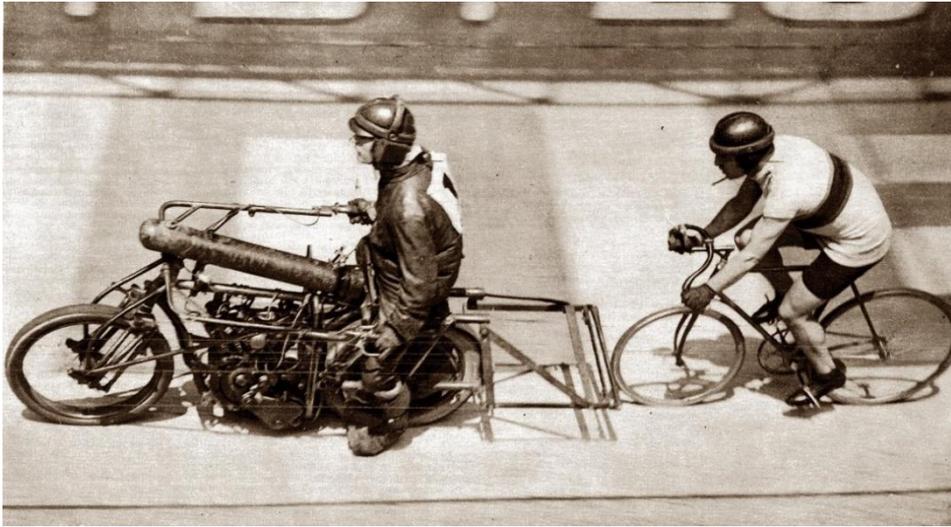
Remarque : petit à petit ce type d'entraînement humain sera remplacé par des engins motorisés : dernys- qui sont des cyclomoteurs- donc munis d'un pédalier sur piste et route, ou de grosses motos sur piste sous l'appellation de « demi-fond » pour ces dernières ; cette spécialité est toujours au règlement de l'UCI mais est devenue plus confidentielle après les années 1980. Les grands champions de cette discipline étaient, dans les années 20, le franco-belge Victor Linart (photo ci-dessous en 1928) et, dans les années 50, l'espagnol Guillermo Timoner. L'entraîneur sur sa moto était le « pacemaker », il se tenait quasi verticalement sur l'arrière de l'engin pour offrir un abri et une aspiration maximum au coureur derrière : le stayer.. Le vélo s'était spécialisé : une roue avant plus petite, une fourche inversée (avec chasse positive adaptée pour des questions de stabilité et renforcée par une tige allant de la potence à la tête de fourche pour rapprocher le coureur de la moto), jusqu'à toucher le rouleau fixé règlementairement à 90 cm à l'arrière de cette dernière pour limiter une trop forte aspiration. Les vitesses pouvaient atteindre les 100 km/h grâce à un développement de 10 m, un plateau avant de 60 à 70 dents et des pignons de 13,14 ou 15 dents avec une allure moyenne à 70 km/h alors qu'avec les entraîneurs humains on tournait plutôt autour de 50 km/h. Cette spécialité était assez risquée puisque on dénombre 42 stayers morts dans un accident sur la piste au cours du 20^e siècle, surtout au début⁴.

Vers 1900 : on atteint les 100 km/h, la sécurité n'est pas le souci principal .⁸



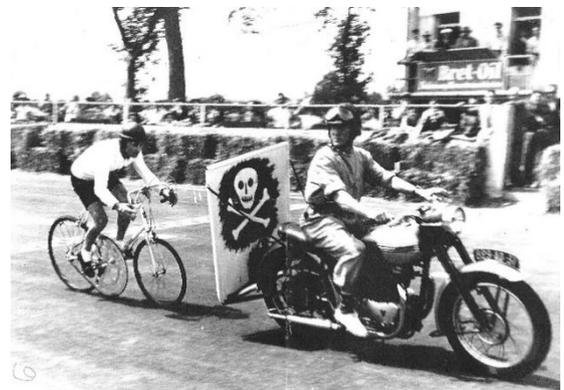
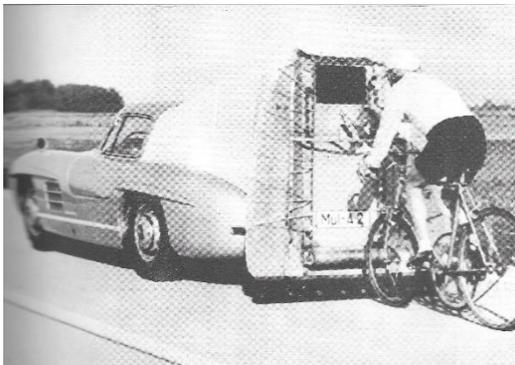
Doc Berge. Viasnof/le vélo/Ed Balland

Vers 1920, courses de demi-fond sur piste :



(Cette recherche de vitesse se poursuit jusqu'à nos jours :

Dans les années 1950, le français José MEIFFRET atteint 175 km/h derrière une moto sur la route nationale entre Muret et Noé puis 200 km/h derrière une voiture sur une autoroute allemande ; Il est ici en démonstration sur le Circuit des Planques à St Jue8ry (81) en 1950 derrière une moto :⁸



Doc Berge. Viasnof/le vélo/Ed Balland

Le record actuel est de 296 km/h sur la piste du lac salé dans l'UTHA aux USA ; il est détenu par une dame Denise Mueller Korenek abritée derrière un dragster de 1000 chevaux conduit par une pilote professionnelle).

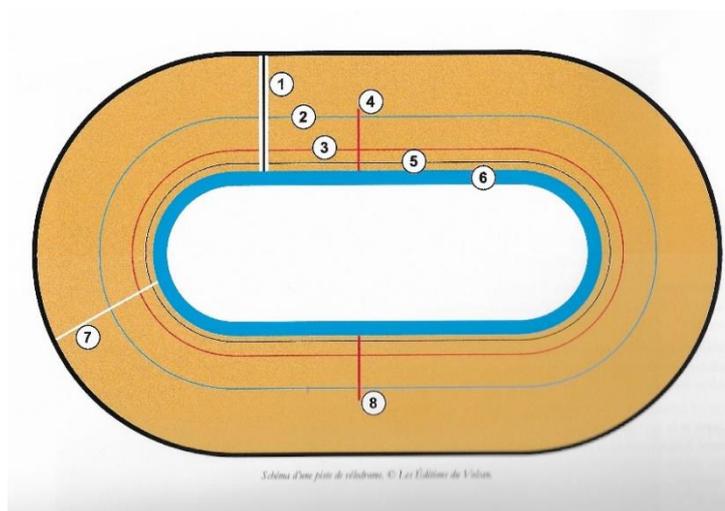
Le vélodrome Buffalo sera rénové en 1902 avec une nouvelle piste dite « à l'américaine » c'est-à-dire en lattes de bois disposées dans le sens de la longueur pour une surface plus unie et un meilleur rendement. (Le bois actuellement utilisé est du pin de Sibérie ou de doucié, espèce tropicale). Elle remplaçait l'ancienne piste en ciment. Sa longueur était de 300 m au lieu des 333,33 m habituels (3 tours = 1 km), ce qui obligeait les commissaires à déplacer la ligne d'arrivée pour les épreuves sur le Km ! Des coureurs célèbres participaient aux compétitions tels Kramer, Bourrillon, Jacquelin et le prestigieux Zimmerman.

Détail piquant : des supportrices (des groupies, dirait-on maintenant) animaient en spectatrices les après-midis, connaissant parfaitement les compétiteurs et aussi les soirées très célèbres et très très chaudes du vélodrome. On notera que Blériot traversera la Manche en 1909 sur son Blériot XI équipé d'un moteur Anzani de 25 CV (3 cylindres en étoile) repéré sur les motos des stayers sur les vélodromes pour son endurance.

Ce vélodrome sera réquisitionné en 1914-1918 pour être transformé en usine d'aviation et détruit. Un « stade Buffalo », également vélodrome, à ne pas confondre avec le précédent, sera construit à Montrouge en 1922 et détruit en 1957.

Un aspect un peu moins reluisant du monde des vélodromes : les vétérinaires qui dopaient les chevaux lors des courses hippiques y trouveront un débouché supplémentaire ! kola, caféine strychnine et même vin feront partie des fortifiants habituels.

Au début du XX° s on verra apparaître des marquages sur la piste :¹⁰



Bandes concentriques

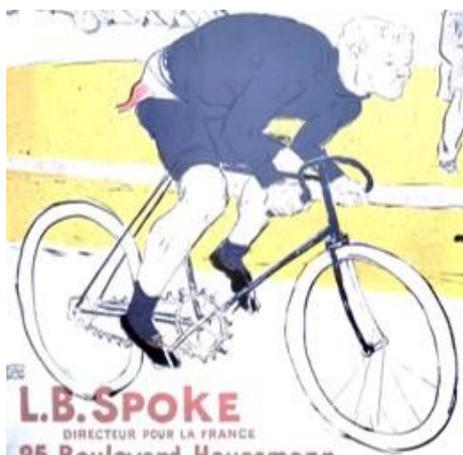
- 6 : Bande bleue large : *la côte d'azur* pour rentrer et sortir de la piste vers la pelouse centrale où se trouvent les abris des coureurs.
- 5 : Bande noire : longueur officielle de la piste bordée par des boudins lors de tentatives de record (heure...).
- 3 : Bande rouge : pour les sprinters qui doivent passer au-dessus pour doubler.
- 2 : Bande bleue : pour le demi-fond, les stayers doivent doubler par-dessus.

Bandes transversales :

- 1 : ligne d'arrivée (bande noire encadrée de bandes blanches).
- 7 : bande des sprinters à 200m de la ligne pour prise des temps en compte la montre, qualificatifs pour le tournoi officiel (24 places).
- 4 et 8 : bandes symétriques au milieu des lignes droites pour la poursuite.

Les personnes représentées sur l'affiche

Constant Huret (1870-1951)



C'est le coureur suivant la quintuplette (d'après la position du dernier équipier), un très grand champion de l'époque. Surnommé « le boulanger » car il était apprenti boulanger, sorti d'un milieu très modeste (père jardinier) il vend sa montre pour s'acheter un vélo à crédit avec lequel il randonne autour de Soissons avant de participer à des courses sur route qu'il remporte brillamment avec une technique très simple : partir loin devant et y rester jusqu'à l'arrivée. Il découvre la piste et les épreuves d'endurance bien adaptées à ses qualités physiques. Il bat de nombreux records derrière entraîneurs. Par contre les courses sur route avec leurs changements de rythmes et les côtes ne lui convenaient pas.

Voici un extrait de son palmarès :

- Bordeaux- Paris derrière entraîneur (auto) en 16 heures.
- Bol d'or (course de 24 h sur piste)
- Champion du monde en demi-fond en 1900....
- Fin de carrière en 1908 suite à un accident (fracture de la cheville en course).

C'est son frère André, lui aussi coureur cycliste qui sera à l'origine de la marque de dérailleurs du même nom.

William Spears Simpson (1845-1917) (photos ci-dessous)



C'est la personne sans doute représentée sur la pelouse reconnaissable à son grand chapeau et son manteau, ingénieur civil à Londres (au 49 Battersea Park Road), industriel inventeur de la célèbre chaîne à la durée éphémère :1895-1897. Le brevet a été déposé le 27/12/1894. Certains historiens de l'art le prennent souvent à tort pour Tristan BERNARD sur l'affiche mais il y avait aussi d'autres personnalités et il n'était pas à Londres. La société Simpson Lever Chain Co. Ltd sera créée début septembre 1895 et ses installations de production s'établiront sur Regent Street à Londres. Pour promouvoir son produit l'inventeur mettra en place un plan de communication (comme on dit maintenant) très élaboré :

- Réunion sur piste pour mettre en concurrence les divers modèles de chaînes et prouver la supériorité des chaînes Simpson à Catford le 6 juin 1896, jour de gloire de cette chaîne
- La victoire dans Bordeaux- Paris 1896 avec le coureur Arthur Linton.
- Le record du raid St- Pétersbourg-Paris (en 12 jours et demi) par JM Corre qui bat le record de Terront (14 jours et 7 h).
- L'importance du matériel de communication.
- L'utilisation par des championnes de renom² : Mesdemoiselles Dutrieux (qui sera aussi une pionnière de l'aviation), Lisette et Eteogella :



Hélène DUTRIEUX



Amélie LE GALL
dit Lisette Marton
ou Lisette de Quintin
Première « championne »
française 1894-1898



Gabrielle ETEOGELLA

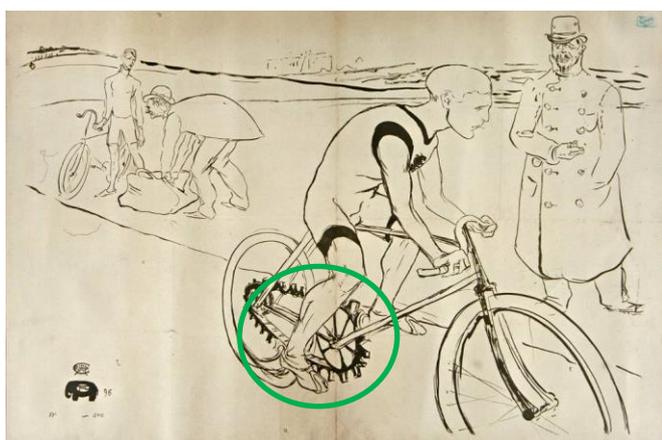
Malgré tous ces efforts, la société sera liquidée en 1898, la chaîne à rouleaux l'emportera mais l'importance du matériel promotionnel utilisé et très répandu en fera un accessoire devenu vintage.

Louis Bouglé (1864 - 1924) :



C'est la personne (avec un chapeau et un costume en tweed) représentée près de William Simpson. Issu d'une famille bourgeoise aisée, il passe son enfance aux USA, devient bilingue et se prend de passion pour la bicyclette. Il devient pistard à Buffalo de 1893 à 1895, à partir de ses 29 ans. C'est un bon coureur qui a des résultats sur des épreuves courtes (vitesse, km, en triplète, souvent en finale). Il prend le surnom de LB SPOKE (LB ses initiales, Spoke : rayon en anglais, pour dissocier peut-être vie publique et vie privée ?). En 1893, il devient journaliste sportif et écrit dans des revues spécialisées (*Le Vélo* en particulier) des articles techniques (la position...). Il tient un commerce de cycles Boulevard Hausmann à Paris et profite de ses relations avec les milieux sportifs anglais pour devenir le représentant exclusif de la chaîne de vélo Simpson.

C'est un homme cultivé et raffiné qui s'intéresse à l'art et la littérature. Son passé récent de coureur le lie avec Tristan Bernard et ce dernier fréquente la Revue Blanche où il y rencontre Toulouse-Lautrec. Louis Bouglé devinera le talent de celui-ci et aidera à sa reconnaissance dans le milieu artistique parisien. Enfin et c'est le plus important il lui commande la célèbre affiche pour développer ses ventes². Il reçoit aussitôt l'accord du peintre très intéressé par le monde cycliste : machines, mouvement, gestes...C'est une lithographie monocolore. Elle sera tirée à 1000 exemplaires au format 120 cmx82 cm mais il refusera la première esquisse qui n'évoquait pas avec assez de réalisme le produit et manquait de précision technique : **le pédalier est à gauche !**

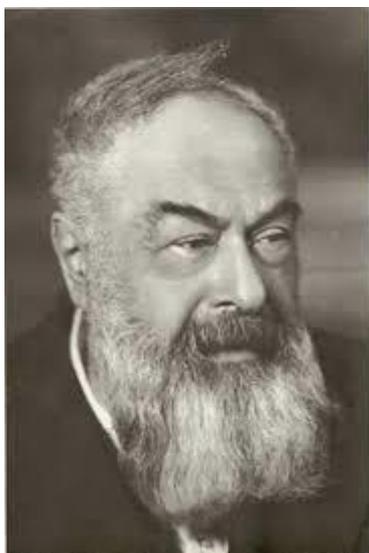


« L'artiste ne sait pas dessiner correctement une bicyclette » dira-t-il. Le coureur représenté est Jimmy Michael surnommé « le petit prodige ». Le sulfureux soigneur Choppy Warburton réputé pour ses potions magiques, manage un autre coureur, sans doute Tom Linton, frère de l'autre Linton : Arthur. Plus tard Louis Bouglé se lancera dans la pêche sportive (truite, saumon). Avec quelques amis de son milieu social, il participera à des concours de lancer dans beaucoup de rivières en Europe. Il finira sa vie à l'abri du besoin,

Selon le journal « *le Vélo* » de 1902 il aurait gagné 1 million de francs aux jeux de cartes !

Autres personnes, liées aux précédentes :

Tristan Bernard (1866-1947) directeur du vélodrome Buffalo :



Dénominateur commun des précédents, il est représenté debout sur la pelouse du vélodrome sur un tableau (ci-dessus à gauche) de Toulouse-Lautrec peint en 1895). On le reconnaît à son grand chapeau. Issu d'un milieu aisé, né Paul Bernard, il fera des études d'avocat mais n'exercera pas et se tournera vers les affaires. Son père et son oncle à la tête entre autres d'une usine d'aluminium à Créteil le feront entrer au conseil d'administration de cette entreprise mais il en démissionnera au bout de deux ans ne se sentant pas d'affinité avec le milieu industriel faute sans doute à une culture scientifique insuffisante. Il se livrera alors à ses deux passions : l'écriture et le vélo.

Ecrivain, il sera romancier, auteur de pièces de théâtre à succès, de romans policiers, de nouvelles, de bons mots (*quand on est à Deauville et qu'on voit le Havre, c'est qu'il va pleuvoir, quand on ne le voit pas c'est qu'il pleut déjà*) de mots croisés aux définitions parfois surréaliste (*moins cher quand il est droit : piano*) Il sera aussi journaliste à *l'Humanité* en 1904, au *Canard Enchaîné* en 1917, au *Journal des vélocipédistes* pendant quatre ans (1893-1895) dont il sera le fondateur...

Son goût pour les courses commence par celles des chevaux : il prendra pour pseudonyme le nom d'un cheval sur lequel il avait misé et gagné une course en 1891 : Tristan. Il s'intéressera ensuite au vélo et deviendra pendant quatre ans son directeur de 1892 à 1896. Il s'y sent à sa place : c'est lui qui inventera l'annonce du dernier tour au son de la cloche !

Enfin, très introduit dans les milieux de la culture de son époque, il fréquentera le magazine « *La Revue Blanche* » (illustration ci-dessus en haut à droite). Cette revue plutôt progressiste a cette particularité d'avoir une affiche comme couverture. Editée de 1889 à 1903 elle était un porte-parole des milieux

artistiques et culturels et un lieu de débats à l'avant-garde de l'humour, la liberté, le pacifisme, la laïcité, la mondialisation pour une génération engagée. Tristan Bernard y rencontrera Toulouse- Lautrec qui participe à l'illustration de la couverture et des articles avec d'autres dessinateurs ou peintres (Bonnard...).

Toulouse- Lautrec (1864-1901) :

Voici un extrait de deux lettres écrites à sa mère en mai et juin 1896 :

« J'ai deux ou trois gros contrats avec des maisons de cycles »

« Je suis resté à Londres de jeudi à lundi. J'étais avec une équipe de cyclistes venue pour défendre nos couleurs de l'autre côté de la Manche ; je suis rentré pour réaliser une affiche publicitaire pour la chaîne Simpson destinée à avoir un succès sensationnel ».

Suite au refus de sa première esquisse, il en commandera quand même 200 exemplaires à ses frais.

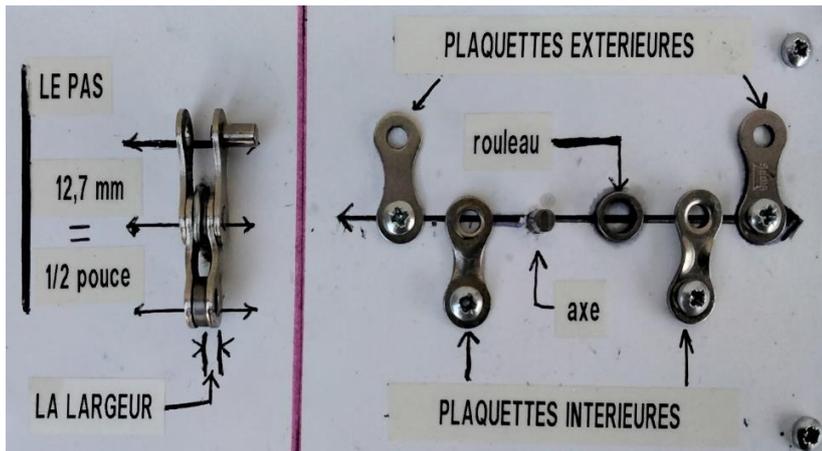
La chaîne Simpson :

« Chaîne à levier Simpson » (lever chain)



Les machines équipées de cette chaîne Simpson sont très rares et se trouvent dans des collections particulières ou des musées. Valeur estimée : 60 000 euros.

Un accessoire déjà élaboré existe ; c'est la chaîne dit « à rouleaux » :

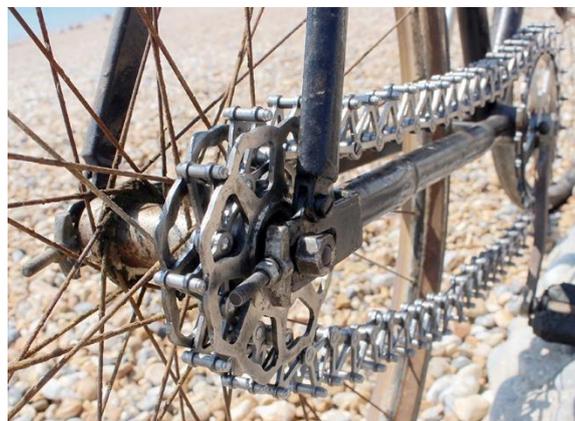


Le principe de la chaîne à rouleaux est acquis vers 1889 en Angleterre et bien installé dans la production : des plaquettes latérales qui se chevauchent, reliées par des rivets et autour de ceux-ci, un petit tube ou galet qui tourne autour de l'axe qui sert de rivet. Avec une double lubrification, interne et externe, le frottement devient très faible¹(photo ci-contre).

Pourtant des constructeurs comme Peugeot (chaîne Lavigne par exemple), Terrot, Simpson... chercheront d'autres solutions pour les vendre en exclusivité, donc moins cher.

C'est en 1896 que Williams Spears Simpson partira sur un principe différent sans rouleaux apportant selon lui un avantage mécanique : **l'amélioration du couple chaîne -pédalier, les triangles latéraux verticaux ayant sans doute un effet de levier :**

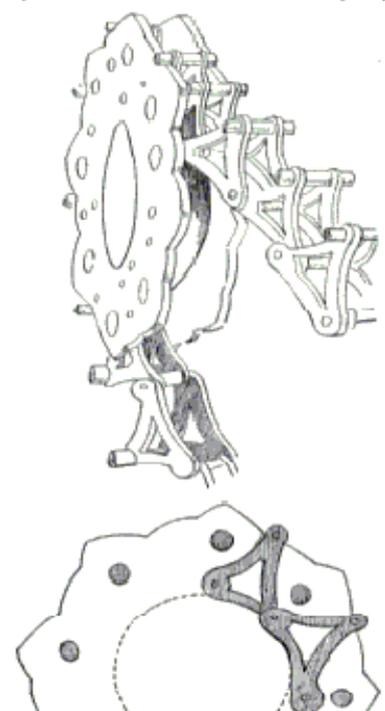
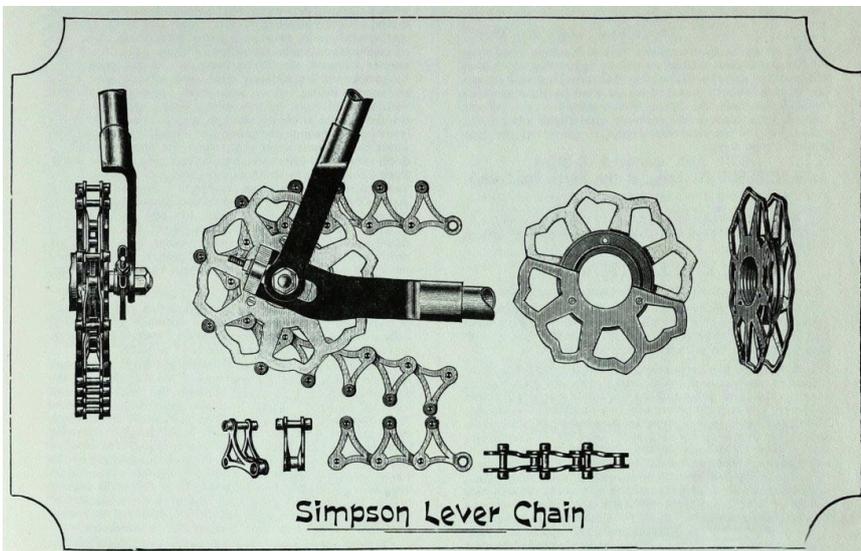
- Juxtaposer des triangles, les relier par des axes sans rouleaux au pas de 25,4 mm :



- Faire reposer la partie inférieure des triangles sur la roue dentée à l'avant du vélo (le plateau ou couronne), les axes inférieurs prenant place entre les dentures :



- Affecter la partie supérieure de la chaîne à l'entraînement des roues dentées à l'arrière (les pignons) mais de façon très particulière : il fallait deux pignons identiques écartés de manière calculée pour supporter les axes de la chaîne en débord qui s'y trouvait ainsi suspendue, sa partie inférieure reposant entre les deux pignons !



Le match des chaînes²

Il a eu lieu le samedi 6 juin 1896 sur le vélodrome de Catford et sa piste de 536m soit 1/3 de mile. Le temps est beau. Son enjeu était de démontrer la supériorité de la chaîne Simpson sur les autres chaînes.

Tout le matériel sera transporté de la gare Victoria au vélodrome dans un fourgon tracté par un cheval⁷.

La chaîne a été créée et industrialisée en octobre 1885 et Simpson propose un défi sous forme de pari : ses coureurs avec l'exclusivité de cette chaîne battront sans problème les autres coureurs que l'on pourra leur opposer. Le défi est relevé par un marchand d'accessoire et un jeune coureur : Jimmy Michael mais l'exigence de Simpson pour une épreuve contre la montre est refusée et il n'y a pas de suite. Le pari était de 25 000 f contre 2500 f. Ces sommes sont à multiplier par 2,5 environ pour avoir l'équivalent en euro, de nos jours, semble-t-il du franc or ou germinal.

Ce défi est relancé au printemps 1896 sous une autre forme : des coureurs opposés l'un à l'autre en trois manches (sur 5 miles ou 8 km, 1 heure, et 50 miles ou 70 km). Entre ces manches se placeront des tentatives de records diverses non liées au défi. La date retenue est celle indiquée plus haut : le samedi 16 juin 1896.

Simpson accapare les meilleurs coureurs de l'époque. Ils roulent sur des machines Gladiator. Le directeur de cette marque française, Darracq, est présent et a fait suivre ses meilleurs entraîneurs.



Doc Georges Massias 1895

Mac Cab, directeur du journal *Irish Fields* a relevé le défi, la maison Dunlop vient avec ses équipes d'entraîneurs.

Une grosse publicité est faite à l'aide d'hommes sandwiches dans tout Londres. 10 000 spectateurs sont présents ; un lunch somptueux réunit hommes politiques, personnalités sportives dirigeants de la NCU (National Cyclist Union), beaucoup de français (Spoke, Toulouse- Lautrec, Paul Rousseau du magazine « *Le Vélo* », constructeurs de cycles...). L'orchestre de la HONOURABLE ARTILLERY COMPANY assure le fond sonore. Un incident est vite réglé : l'absence du drapeau français parmi ceux des autres nationalités.

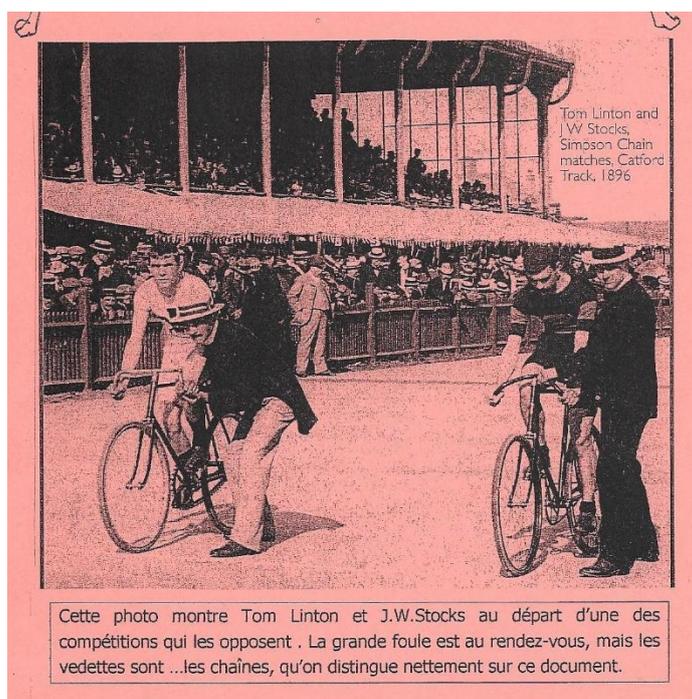
Le match commence par l'entrée des entraîneurs avec, du côté français et au son de la Marseillaise, pas moins de 40 personnes et de 14 machines multiples dont 1 quintuplette, 5 quadruplettes, 4 triplettes

(sélectionnées parmi les plus célèbres en particulier celle de Jallabert) avec une tenue très remarquée : bleu clair avec une bordure bleu foncé. C'est la couleur qu'ils portent sur l'affiche. Ils font sensation ! Les équipes de Dunlop sont en noir avec une écharpe vieil or.

Voici les résultats de la réunion commencée à 15h30 et terminée à 20 heures :

+5 miles (8 km) : Michael (équipe Simpson) est battu par Barden après avoir fait un malaise dans des conditions suspectes et abandonné au 2^o mile. Temps du vainqueur : 10'40"2/5

+1 heure : Tom Linton (équipe Simpson) bat Stocks : 29 miles 643 yards (47 km 246) contre 28 miles 200 yards (45 km 061)²



+50 miles (80 km) : Michael (équipe Simpson), suite à son malaise, est remplacé par Constant Huret au dernier moment (il était venu en spectateur et a été convaincu par une grosse prime : équivalent de 3750 F pour lui, autant pour son manager et 50 F pour chaque équipier entraîneur soit 10 000 F : 1 franc de l'époque équivalait à 2,50 € environ). Il bat Chase : 1h42'42 » 1/5 contre 1h43'4''.

Résultat : la chaine Simpson remporte le défi en gagnant 2 manches sur trois.

En guise de conclusion

Revenons à notre affiche. La destinée de celle-ci, la plus célèbre concernant la bicyclette s'est construite à travers plusieurs fonctions :

- D'abord, prospectus publicitaire pour un objet technique à l'époque des premiers temps de ce type de communications.
- Ensuite, représentation d'une facette du talent d'un artiste dans un domaine passant ainsi du monde industriel au monde de l'art et de la culture.

Sur ce dernier point une anecdote terminera mon propos. A l'occasion d'une visite commentée du musée d'Albi avec des collègues il y a quelques décades, j'ai été intrigué par les propos du guide conférencier, formé à l'histoire de l'art. L'explication portait sur le fait qu'une chaîne, c'est noir, petit avec des trous et que le génie du peintre avait su transformer en l'interprétant. Ses collègues devaient tenir sans doute le même style de discours eux aussi moins familier de la culture vélocipédique. Mais Toulouse-Lautrec, avec son coup d'œil, avait simplement stylisé cet accessoire et lui avait gardé sa ligne générale puisque c'était une commande publicitaire destinée à présenter et promouvoir l'objet. D'ailleurs comme il est dit plus haut une première esquisse lui avait été refusée, il avait fait quand même fait à ses frais un tirage de 200 exemplaires. Une intervention discrète de ma part auprès d'une personne travaillant au musée dans ce secteur aura permis, je l'espère, un commentaire plus proche de la réalité.

Soyez-y attentifs lors d'une prochaine visite au musée d'Albi où cette affiche se trouve désormais dans l'écrin de la Cité épiscopale inscrite au Patrimoine de l'Humanité.

Je terminerai cet article par cette citation de Théophile Gautier signalée par G. Salmon dans sa brochure :

Tant il est vrai que les techniques passent mais que l'art seul a l'éternité'.

Pour en savoir plus :

1 - *Le livre en couleur de Jacques SERAY* : la merveilleuse histoire d'une machine nommée vélo, chez l'auteur (8 allée de Normandie, 78140 Vélizy), courriel : jacques.seray@orange.fr, (30 € port inclus) que je remercie pour ses précieux conseils.

2 - *Le site « La Velocithèque »*. Dossier n°16 'le jour de gloire de la chaîne Simpson' : ce dossier comporte des extraits des journaux de l'époque dont « le Vélo » et des mémoires de Constant Huret écrites 50 ans après les faits. Il m'a été une aide importante pour la rédaction de cet article. En vente sur le site au prix de 10 € + port 3 €. Adresse : La Vaure 69590 Pomeys.

3 - *You Tube* : la chaîne Simpson par Toulouse-Lautrec (dans le commentaire on parle de la démultiplication alors qu'il s'agit plutôt de la transmission, les triplettes ou quadruplettes en arrière-plan ne font pas la course avec Huret (il n'y a pas de stayer derrière eux) mais sont ses entraîneurs humains qui assurent les relais à tour de rôle pendant l'épreuve (ils ont le même maillot.).

4 - le site STAYER-FR.

5-le site de le Bibliothèque Nationale de France : Gallica.bnf.services/search/sru

6-le site : onlinebicyclemuseum.co.uk-simpson-chain

7- le site tchèque ' Sterba-bike.cz ' / articles spécifiques/ Simpson lever chain4

8 - Le vélo, la liberté/Jacques Bergé et Nicolas Ivanoff/ Ed Balland

9-Encyclopédie de l’Affiche n° 305

10-Ile grand livre des vélodromes français/gilles Ardin/éditions du Volcan

Merci à Beatrice Bernard, webmaster, qui a mis en en forme l’article, m’a aidé dans la recherche iconographique et est familière du cyclisme de compétition pour l’avoir pratiqué.

Jean François RINGUET

Albi Cyclo Tourisme

Commission technique FFCT Jfgr81@free.fr

(Cet article est en ligne sur le site du club : « albicyclotourisme.ffct.org » rubrique :Tourisme et Culture »)