

1865 : une expédition centralienne

Paris-Avignon en vélocipède



René Olivier (1866).



Aimé Olivier, le grand frère.
© Archives familiales

En août 1865, Aimé et René Olivier, deux Centraliens (promotions 1864 et 1866) accompagnés de Georges de la Bouglise, entreprennent de traverser la France à vélocipède. Une première mondiale avec ce deux-roues muni de pédales sur l'essieu avant, lancé vers 1861 par Pierre Michaux.

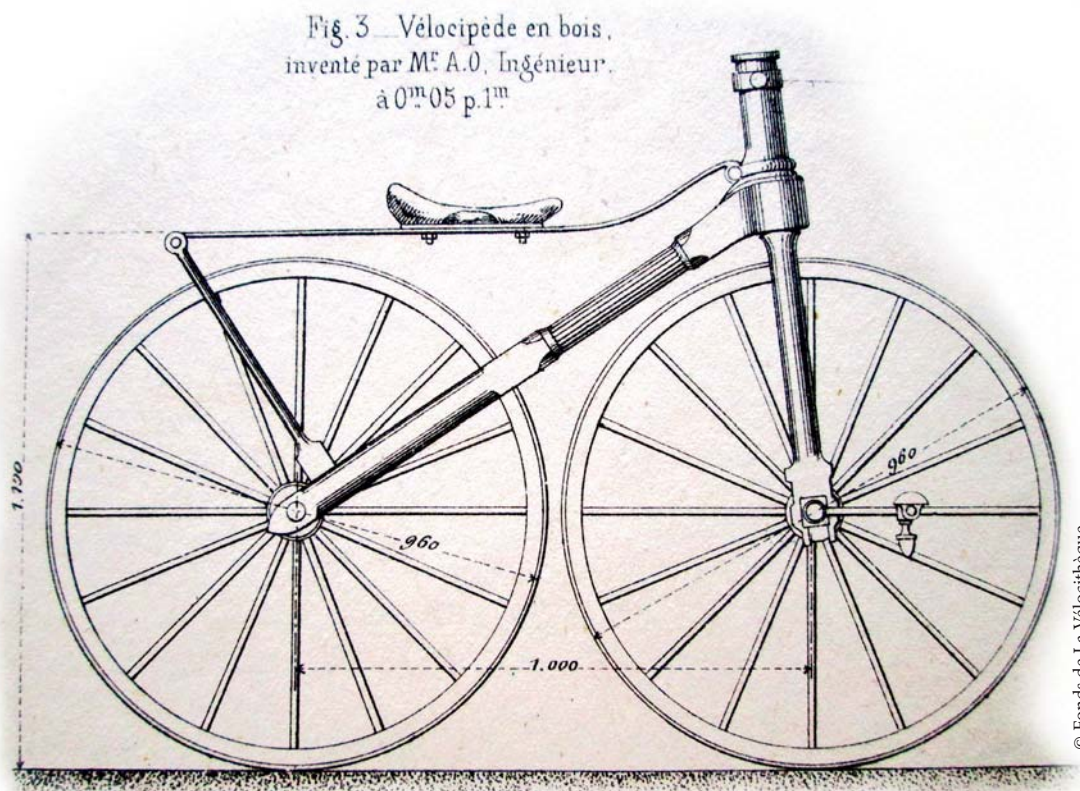
Aller de Paris à Avignon à vélocipède, soit une distance de près de 750 kilomètres sur les routes peu praticables de l'époque, constituait un exploit inouï. Il fut accompli par trois vélocipédeurs, pour reprendre le terme employé avant 1869.

Les frères Olivier sont les fils de l'industriel lyonnais Jules Olivier, cousin d'un des fondateurs de l'École Centrale, Théodore Olivier. Nés à Lyon en 1840 et en 1843, ils partent à Paris pour intégrer l'École impériale centrale des arts et manufactures d'où ils sortent en 1864 et en 1866. Avec leur frère aîné Marius (1862), ils lanceront en 1868 Michaux et Cie, la première industrie de cycles au monde, située rue Jean-Goujon (cf. Centraliens n° 591).

Alors qu'il était encore étudiant, Aimé Olivier se passionnait déjà pour le vélocipède : un croquis représentant ce véhicule et accompagné de calculs sur les roues a été retrouvé dans son cahier d'étudiant de l'année 1863-1864. Quant à son frère René, il aurait commencé à fréquenter dès 1864 l'atelier du serrurier en voiture Pierre Michaux, situé avenue Montaigne. Mais l'intérêt de la famille Olivier pour ce véhicule pourrait remonter à 1854, quand les trois frères étaient élèves à La Martinière, à Lyon. En effet leur cousin germain Raymond Radisson, selon son témoignage, aurait réussi à rouler dans la cour du lycée sur un vélocipède de sa conception,

à la stupéfaction du directeur de l'établissement, Didier Delamarre, qui est aussi leur oncle.

Outre Aimé et René Olivier, le troisième vélocipédeur est Georges de la Bouglise. Ce dernier est né en avril 1842 à Auteuil dans une famille d'origine normande : son bisaïeul fut maire d'Aumale (Seine-Maritime). Dans les années 1860 sa famille habite à Paris, au 5 rue Papillon où son père est négociant en eaux de vie en gros. Georges de la Bouglise entre en 1862 à l'École Centrale mais il en est exclu définitivement en 1863 pour comportement turbulent. Il a ainsi pu y rencontrer les frères Olivier, en particulier René avec lequel il a dû sympathiser en raison non seulement de la faible différence d'âge mais aussi de leur tempérament. René avait aussi été exclu de l'École en 1864 mais il fut quant à lui réintégré une semaine après. Quand il entreprend la randonnée en août 1865, Georges de la Bouglise est encore étudiant, tout comme René Olivier, mais à l'École des mines de Paris. Quant à Aimé, il a travaillé à la sortie de l'École chez son père qui est directeur de l'usine chimique de l'Oseraie, près d'Avignon. Mais contrairement aux frères Olivier, Georges de la Bouglise n'ira pas jusqu'à Avignon. Il s'est probablement arrêté à Tullins. En effet, Jules Olivier signale le 1^{er} août dans son carnet qu'Aimé revient avec René et « *La Bouglise* » de Paris à Tullins (Isère), puis il note à la date du 1^{er} septembre l'arrivée à Avignon de ses seuls fils.



Dessin de vélocipède attribué à Aimé Olivier. *Portefeuille des machines*, 10 mars 1870.

Le long de la route n° 7

Et le trajet dessiné sur une carte retrouvée dans les archives de la famille Olivier de Sanderval, descendante d'Aimé, confirme ce détour par Tullins. Les vélocipédeurs ont en effet suivi approximativement la route impériale n° 7, rebaptisée « nationale » en 1871, jusqu'à Lyon. Ils sont passés par Charenton-le-Pont, Melun, Fontainebleau, Nevers et Tarare. Une incertitude demeure pour le passage des monts du Lyonnais, où deux tracés sont dessinés sur la carte. De Lyon, ils se sont dirigés vers Tullins, où habitait l'oncle des frères Olivier, l'industriel lyonnais Michel Perret. De là, ils ont longé l'Isère pour rejoindre la vallée du Rhône.

Ce passage de trois à deux participants est confirmé par la presse qui relatera plusieurs années après l'exploit des vélocipédeurs. On lit par exemple dans l'hebdomadaire de Caen *Le Bonhomme normand* du 19 septembre 1868 que « le peuple français est sous l'empire d'une nouvelle tocade : la vélocipédomanie. Le premier essai sérieux qui a été fait du vélocipède remonte au mois d'août 1866 (sic). Trois jeunes gens firent sur leur vélocipède un voyage de Paris à Marseille. » Mais dans *Le Courrier de la Drôme et de l'Ardèche* du 18 décembre 1867, Abel Céas écrit : « Nos lecteurs doivent se rappeler

encore le passage de deux jeunes gens qui ont fait dernièrement au moyen du vélocipède le voyage de Paris à Marseille. »

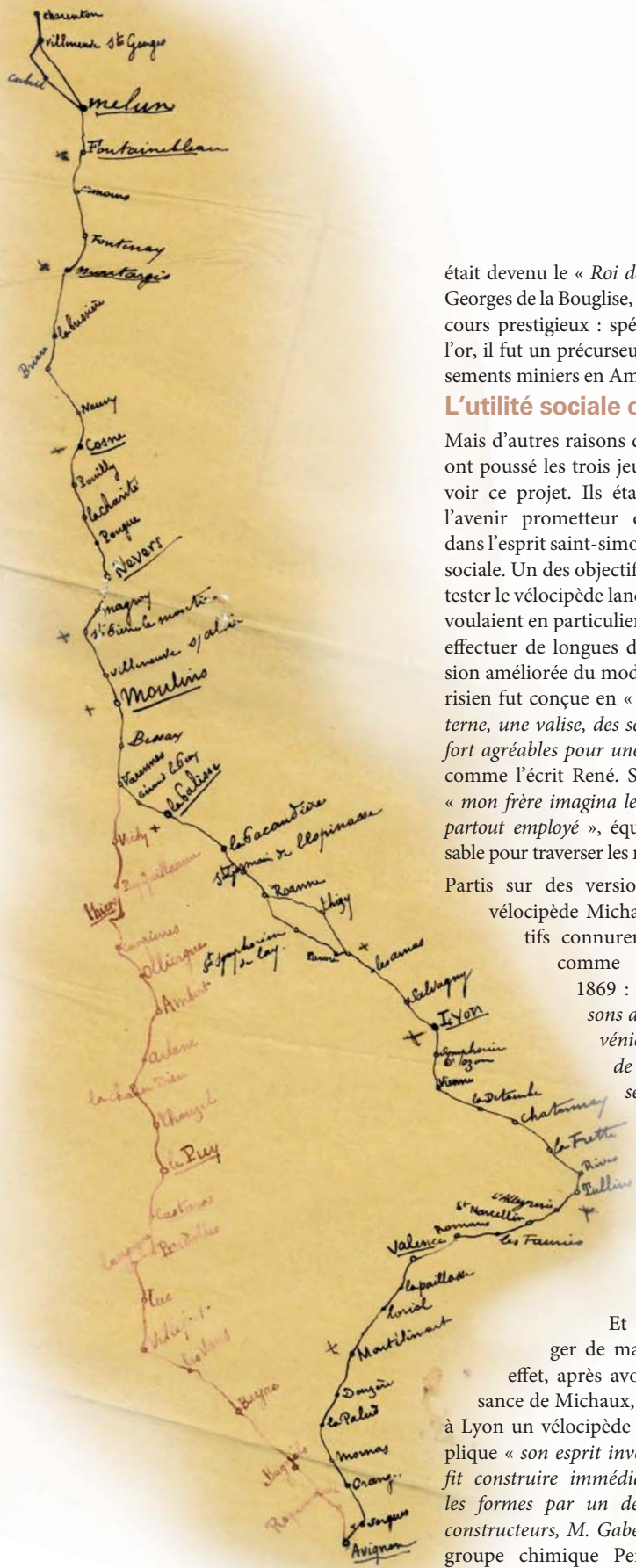
Si la destination finale varie selon les sources, Avignon doit être retenu en raison du trajet dessiné sur la carte et des notes de Jules Olivier. De plus, les deux sœurs Pastré, qui épouseront les frères Olivier en 1866 et 1867, devaient séjourner régulièrement à Avignon, bien qu'elles fussent de Marseille. En effet, si elles sont les filles du riche armateur Jean-Baptiste Pastré, elles sont aussi les petites-filles du député et maire d'Avignon, Eugène Poncet. Et c'est dans cette ville qu'elles ont dû rencontrer leurs futurs époux.

Cet exploit est d'autant plus exceptionnel qu'il aurait été accompli en huit jours, comme l'affirment en 1869 *Le Vélocipède illustré* du 10 juin et une note manuscrite de René Olivier. Si c'est le cas, les vélocipédeurs auraient pédalé quotidiennement près de 100 kilomètres. Certes, Aimé et René étaient des sportifs confirmés qui avaient le goût de la prouesse physique : ils avaient traversé la France depuis la Seine jusqu'au Rhône en yole de course en 1863. Et ces jeunes gens avaient une forte personnalité. Si René Olivier mourut jeune, en 1875 à la suite d'un accident de voiture, Aimé s'éteignit en 1919 après une vie aventureuse durant laquelle il avait conquis le Fouta-Djalon (Guinée) et



Georges de la Bouglise, en famille. Exclu de Centrale en 1863, il accompagne les frères Olivier dans leur expédition mais n'ira pas jusqu'au bout.

© Fonds familial



© Archives du Calvados, Fonds de la famille Olivier de Sanderval, carton n° 5/84.

Carte du parcours Paris-Avignon (1865).

était devenu le « Roi de Kahel ». Quant à Georges de la Bouglise, il a aussi eu un parcours prestigieux : spécialiste français de l'or, il fut un précurseur dans les investissements miniers en Amérique.

L'utilité sociale du vélocipède

Mais d'autres raisons que le simple loisir ont poussé les trois jeunes gens à concevoir ce projet. Ils étaient persuadés de l'avenir prometteur du vélocipède et, dans l'esprit saint-simonien, de son utilité sociale. Un des objectifs du projet était de tester le vélocipède lancé par Michaux. Ils voulaient en particulier savoir s'il pouvait effectuer de longues distances. Une version améliorée du modèle de l'artisan parisien fut conçue en « adaptant une lanterne, une valise, des selles en caoutchouc fort agréables pour une longue route... », comme l'écrit René. Surtout, ajoute-t-il, « mon frère imagina le frein que l'on voit partout employé », équipement indispensable pour traverser les monts du Lyonnais.

Partis sur des versions améliorées du vélocipède Michaux, les trois sportifs connurent des problèmes, comme l'écrit René en 1869 : « Nous reconnaissons alors tous les inconvénients du système

de M. Michaux, qui se trouve à l'arrivée [à Lyon] tout désorganisé... et qui dès lors est jugé ne pas pouvoir atteindre le but auquel mon frère le destine. »

Et ils ont pu changer de machine à Lyon. En effet, après avoir fait la connaissance de Michaux, René avait envoyé à Lyon un vélocipède pour qu'Aimé applique « son esprit inventif. Aimé, qui en fit construire immédiatement de toutes les formes par un de nos mécaniciens constructeurs, M. Gabert [mécanicien du groupe chimique Perret-Olivier], finit par s'arrêter au modèle imité et construit par tous les fabricants. » Il s'agit du vélo-

cipède dit « droit », dont la barre part du gouvernail à l'essieu arrière, comme le seront dès 1867 ceux de Cadot à Lyon ou de Favre à Voiron (Isère), alors que Michaux construisit jusqu'à l'été 1868 un modèle dit « cintré », dont la barre épouse la courbure des deux roues, à l'instar de la draisienne.

Le Musée national de la voiture et du tourisme de Compiègne expose un vélocipède à corps droit en bois, présenté comme un modèle d'étude ayant servi aux frères Olivier entre Lyon et Avignon. C'est un modèle semblable qui illustre un article publié dans *Le Portefeuille des machines* du 10 mars 1870 et signé de Jean-Baptiste Gobert (ECP 1862, comme Marius Olivier), directeur de la Compagnie parisienne des vélocipèdes, la société qui a succédé à Michaux et Cie en 1869. Et ce modèle est, dans cette revue, attribué à Aimé Olivier.

Si l'utilisation du vélocipède exposé à Compiègne lors de l'expédition de 1865 est improbable, l'emploi d'un modèle à corps droit, plus performant car plus léger, est possible. C'est ce qui expliquerait la distance incroyable de 200 kilomètres de Tullins à Avignon, parcourue en 23 heures d'une seule traite.

En raison du risque d'échec et de ses conséquences pour un éventuel projet industriel, le voyage devait probablement rester confidentiel car aucun article ne lui fut consacré avant 1867. Cependant, Aimé affirmera en 1893 qu'il était entraîné « de Grenoble [probablement Tullins] jusqu'à Valence par un train de voyageurs longeant la route, où ses amis l'accompagnaient ». La discrétion n'était plus alors de rigueur, car le succès de l'expédition était acquis.

Les suites de l'expédition Paris-Avignon

Le voyage Paris-Avignon fut un succès qui convainquit les trois vélocipédeurs de l'avenir de ce nouveau mode de transport dont ils furent des précurseurs. Dans un article de *La Vie parisienne* du 7 septembre 1867, l'auteur donne comme clients de Michaux et amateurs de première force René Olivier dans le Midi,

Georges de Laboudize [pour de la Bouglise] en Normandie et l'enseigne de vaisseau de Kergardec à Cherbourg.

De fait, le Normand s'impliquera dans la vélocipédie. À son retour à Paris, le 6 octobre 1865, Georges de la Bouglise fit une demande d'admission pour exposer « *un vélocipède à deux roues* » pour l'Exposition universelle de 1867, mais il reçut une lettre de refus. Le vélocipède prévu devait être un modèle proche d'un de ceux conçus par Aimé Olivier et bénéficiant de l'expérience du voyage. L'Exposition universelle de Paris de 1867 présenta plusieurs vélocipèdes, ce qui contribua au succès du nouveau véhicule cette année-là qui fut qualifiée « *d'an I de la vélocipédie* » par Gérard Salmon.

Pour faire face à la demande croissante de vélocipèdes, Aimé et René Olivier avaient prêté de l'argent à Pierre Michaux. Ils demandèrent à Georges de la Bouglise, encore étudiant à l'École impériale des mines, de conseiller activement l'artisan parisien. Mais ce dernier refusa une association lors de la constitution le 8 mai 1868 de Michaux et Cie, désormais détenue majoritairement par les trois frères Olivier, qui contrôlaient l'atelier de production de vélocipèdes. Georges de la Bouglise fut aussi, avec Charles Armengaud (ECP 1865), membre du jury des premières courses officielles de vélocipèdes organisées par Michaux et Cie qui se tinrent au parc de Saint-Cloud le 31 mai 1868. Ils réglèrent tous deux l'arrivée et le départ de la course. Puis Georges de la Bouglise semble se désintéresser du vélocipède, probablement pour se consacrer à sa carrière professionnelle.

Quant aux frères Olivier, bien qu'ils fussent éloignés de la capitale, Aimé travaillant en 1868 à Marennes et René chez son beau-père à Marseille, ils prirent le contrôle des ateliers Michaux et développèrent le vélocipède à corps droit, modèle probablement testé lors du Paris-Avignon. Puis ils jouèrent un rôle essentiel dans l'expansion du vélocipède en lançant la première industrie de cycles au monde. Mais le désastre de Sedan entraîna la suspension de la production de la Compagnie parisienne des vélocipèdes.

En août 2015, 150 ans après les précurseurs de la première randonnée cycliste au monde, des volontaires répondant à l'appel de Keizo Kobayashi renouvelleront l'exploit des Centraliens : ils parcourront sur des vélocipèdes identiques à ceux de la fin des années 1860 un itinéraire proche de celui des vélocipédeurs de 1865, de Paris à Avignon.

Francis Robin, président de l'association ParisVelocipedia, **en collaboration avec Keizo Kobayashi**, auteur d'une thèse sur l'histoire du vélocipède pour l'École pratique des hautes études de Paris : *De Drais à Michaux, 1817-1870*.



Cet article est aussi en ligne sur le site Gallica : <http://gallica.bnf.fr>

SOURCE ET BIBLIOGRAPHIE

Archives de l'École Centrale de Paris.

Site de l'association ParisVelocipedia :
parisvelocipedia.fr

David V. Herlihy, *Bicycle the History*, Yale University Press, 2004.

Keizo Kobayashi, *L'Histoire du vélocipède de Drais à Michaux, 1817-1870*, thèse de l'École pratique des hautes études, Paris, 1993 (épuisé, en cours de réédition).

Claude Reynaud, *Le vélocipède illustré... et déjà la bicyclette*, Musée du vélo et de la moto, Domazan, 2008.

Francis Robin, *Des Centraliens à l'origine de l'industrie du cycle*, Centraliens n° 591, janvier-février 2009, pp. 37-41.

Francis Robin, *Traité de cyclonymie – Les principaux noms des deux-roues en France avant 1900 : origine, analyse et diffusion dans le monde*, dossier de *La Vélocithèque* n° 42, Pomeys, 2011.

Francis Robin, *Mars 1868 : une fondation primordiale – Le Vélo-Club de Valence*, dossier de *La Vélocithèque* n° 42, Pomeys, 2014.

Gérard Salmon, *Les Ascendances lyonnaises du vélocipède*, dossier de *La Vélocithèque* n° 46, Pomeys, 2011.

À la mémoire de Bernard Baërd (64), facteur d'orgues et grand voyageur à bicyclette.