

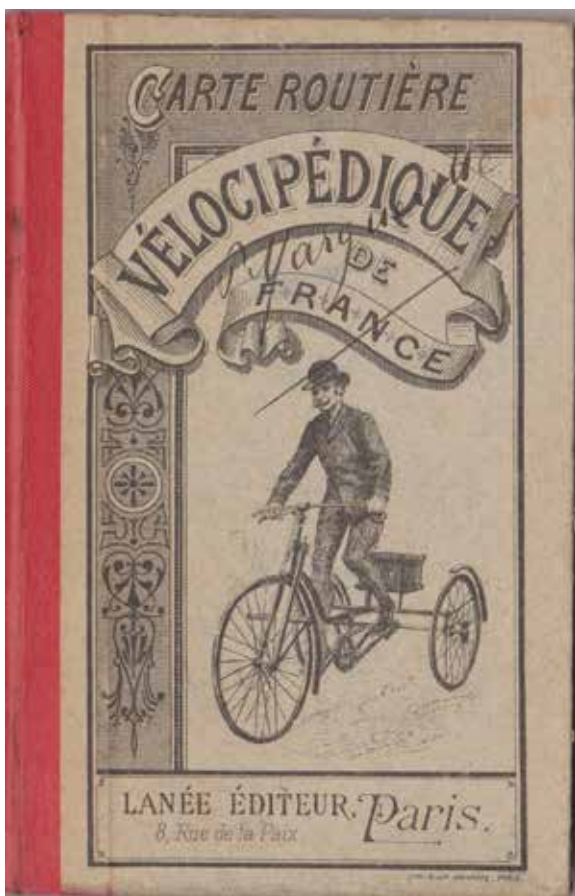
Les cartes vélocipédiques illustrées en Europe

par Pascal Pannetier

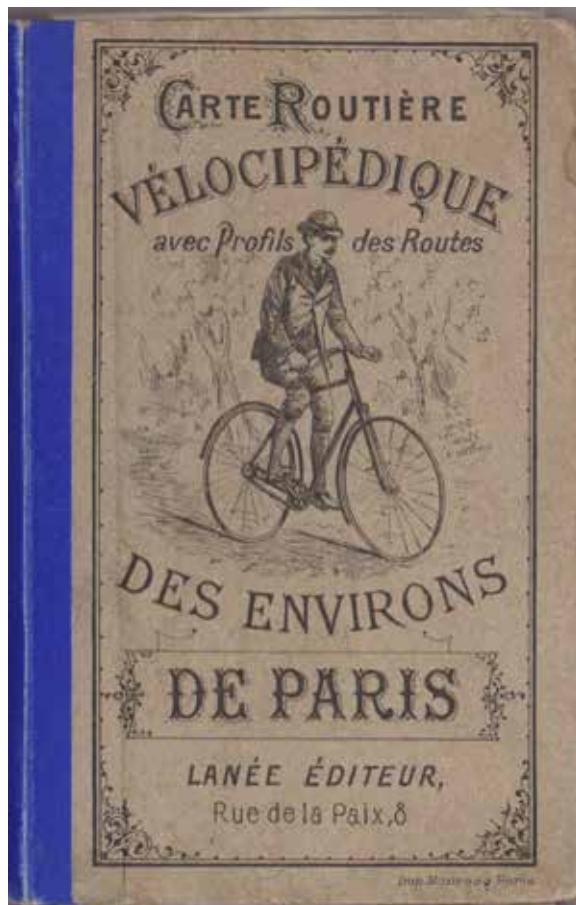
En Europe, c'est en Grande Bretagne, en France et en Suisse que l'on trouve les plus belles cartes avec des illustrations de couverture entre 1880 et 1910. Ces cartes vélocipédiques n'étaient pas toutes illustrées, mais nous avons sélectionné ici les modèles qui étaient décorés avec des dessins de vélos en couverture ou en publicité.

En Europe le plus ancien club cycliste est semblé-t-il le Cyclists Touring Club de Grande Bretagne né en 1878. Ces organisations nouvelles, en s'appuyant sur des clubs régionaux, vont rassembler les informations indispensables à leurs adhérents. En coopération avec des éditeurs géographes, elles vont réaliser les premières cartes en série qui seront distribuées.

Carte Lanée vers 1892-1894, au début du cyclisme il y avait beaucoup de modèles tricycles.



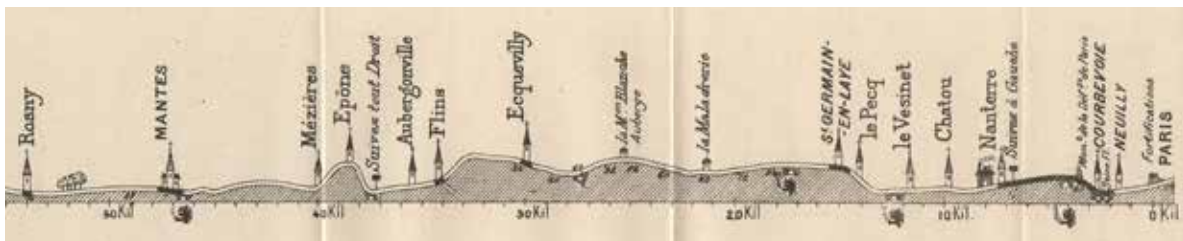
Carte Lanée 1892



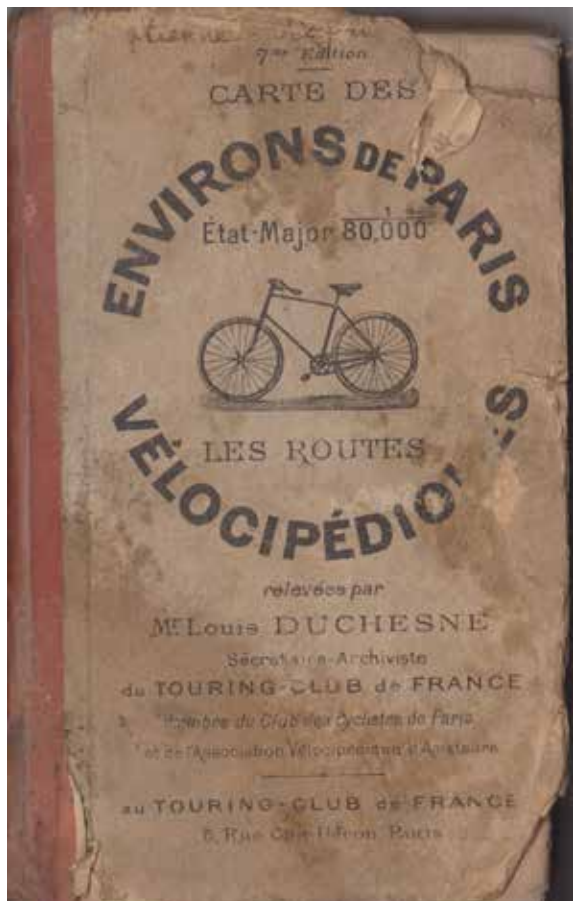
A cette époque les associations, clubs et rassemblements étaient très en vogue et c'est dans le milieu du vélocipède que sont nées ces nouvelles cartes entre 1880 et 1900.

Pour bien les identifier et les rendre attrayantes, de nombreux éditeurs vont illustrer leurs couvertures, dos et bordures, d'images de vélo, pour certaines en ambiance de routes.

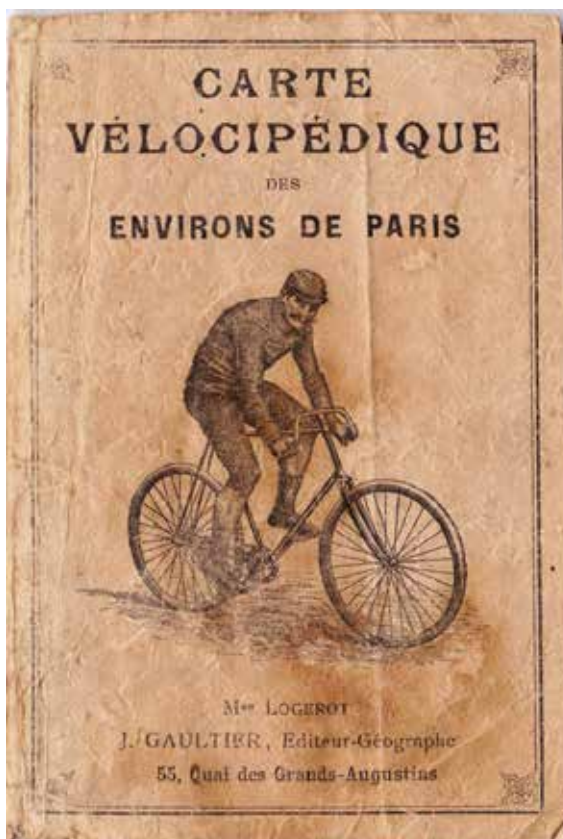
Une des particularités intéressantes de ces cartes, ce sont les profils de routes, entre certaines villes, qui accompagnaient ces cartes. Leur aspect est particulièrement original.



Carte Louis Duchesne secrétaire archiviste du T.C.F. vers 1897
7eme édition, il sera à l'origine de la première carte automobile.

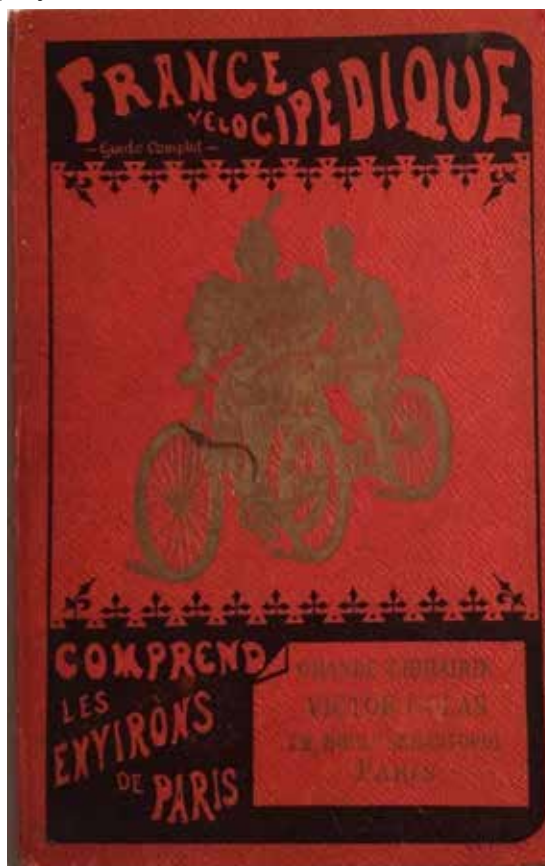
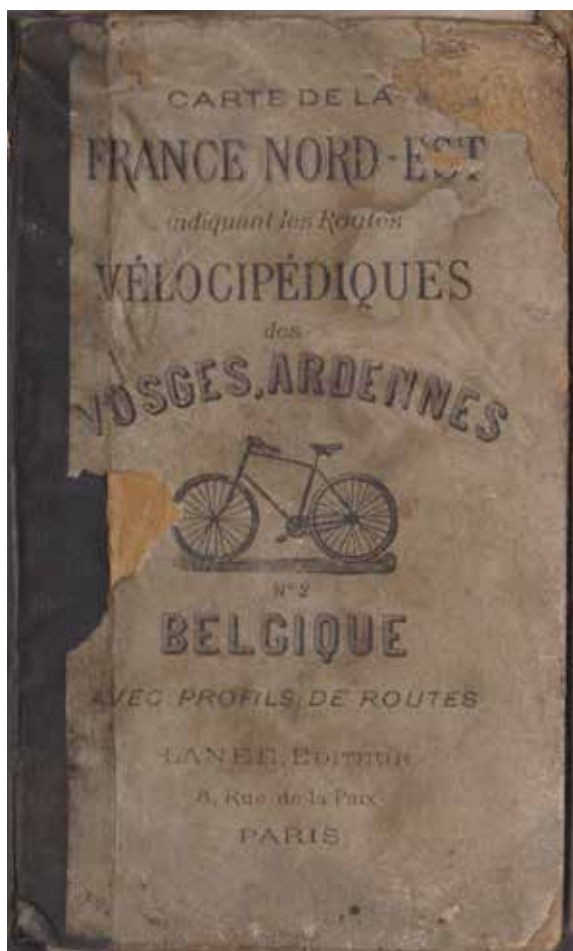


Les premières cartes pour vélocipèdes sont apparues semble-t-il entre 1880 et 1890, de façon artisanale et sont souvent des renommages de cartes existantes connues sous d'autres marques, en y ajoutant des détails pour vélocipédistes.



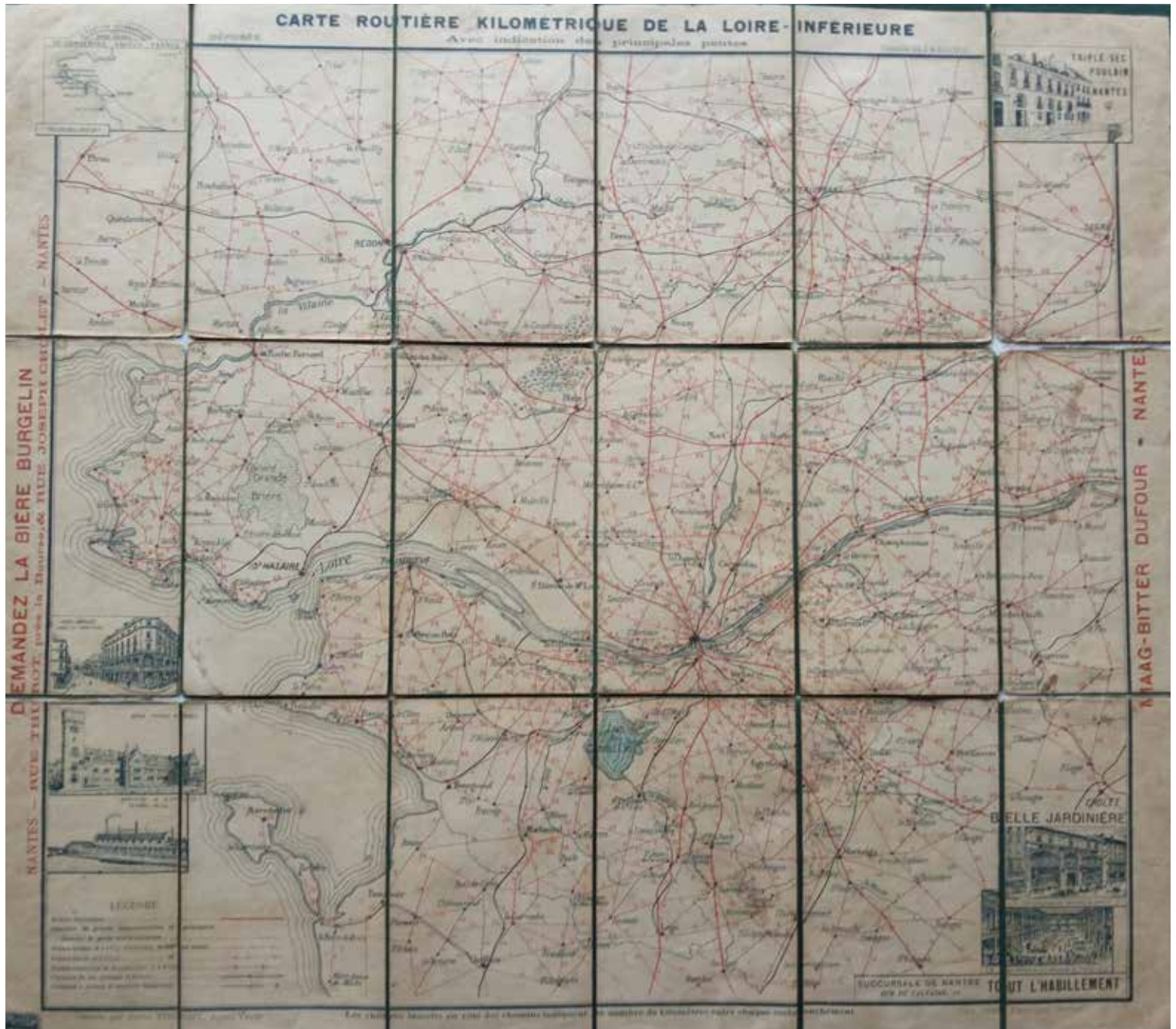
Carte de la Maison Logerot J. Gaultier vers 1896

C'est vers 1880 en Angleterre et aux USA qu'apparaissent les premières productions de cartes vélocipédiques, aux USA une carte pour cyclistes est distribuée par une compagnie d'assurance dès 1883. Probablement aussi en Allemagne, en Belgique et en Suisse. En 1890 en Allemagne des cartes à profil sont produites, les fameuses "strabenprofilkarte". En France pour le moment les plus anciennes cartes routières vélocipédiques que je connaisse datent d'environ 1890.



Carte France Vélocipédique Victor Colas vers 1895-1900, des environs de Paris.

Carte Lanée vers 1895, Vosges, Ardennes, et Belgique. On retrouve le même dessin de vélo que sur la carte au-dessus.



Les cartes sont produites par de nombreux éditeurs géographes et sont parfois identiques sous plusieurs noms. Deux principaux types de cartes sont édités, des cartes classiques comme celles que l'on connaît encore de nos jours pour les voitures, et des itinéraires routiers ne présentant que des bandes le long d'un chemin ou d'itinéraire. Certaines marques ajoutent à leurs cartes des coupes du tracé montrant plus clairement les difficultés de l'itinéraire. Certaines cartes sont accompagnées de quelques pages de guides touristiques ou de bonnes adresses.

Pour la France

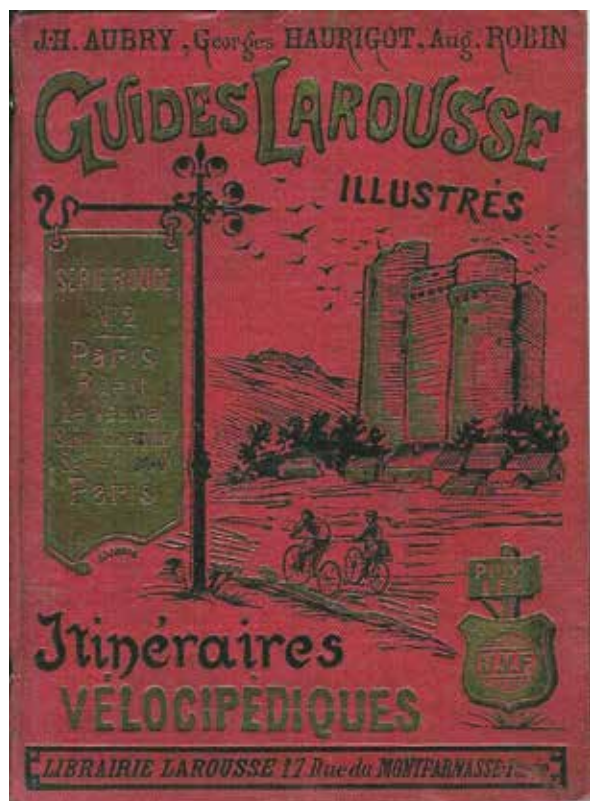
LANÉE

Les éditions Lanée ont créé des cartes Vélocipédiques vers 1890-1895. Il y avait différents modèles et différentes régions.



Carte publicitaire des Nouvelles galeries en 1898

Guides Larousse, Itinéraire vélocipédique n°2, vers 1897, il existe une série rouge et une série bleue.



FLAMMARION

Les éditions Flammarion réalisent de petits guides d'itinéraires pour cycles, automobiles et chemins de fer probablement avant 1900. Ils détaillent le trajet d'une ville à une autre.

LAROUSSE

Les éditions Larousse réalisent aussi des petits guides d'itinéraires Série Bleue et Série Rouge, avec l'UVF en 1894. Il s'agit de parcours de loisirs avec un aller et un retour différents et les détails du parcours.



Guides Flammarion vers 1898, le vélo est mis en avant, la voiture pointe juste derrière.

PLON-NOURRIT

Les éditions Plon-Nourrit diffusent les cartes Vélo-Kilométrique échelle 1/250000 avant 1899. Certaines de ces cartes sont revendues sous l'étiquette d'imprimeurs locaux, comme par exemple Couty Frères à Clermont-Ferrand.



Guide de la marque Marti de cycles et automobile vers 1900, avec un beau dessin de tandem.



Cette série de cartes vélocipédiques Guilmin, vers 1897, est illustrée de femmes en vélos, ce moyen de locomotion leur permet plus de liberté de déplacement.

MATTOT - BRAINE

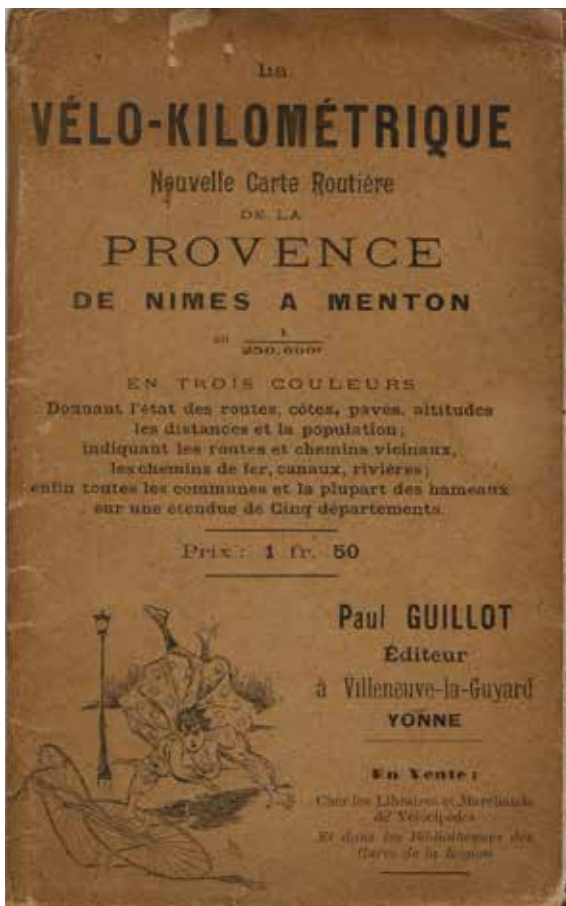
Les éditions Mattot - Braine de Reims ont créé des cartes Vélocipédiques en 1898. Il en existe un exemplaire de la Marne, mais nous ne savons pas si cette marque a réalisé des cartes d'autres départements. Cette marque utilise, pour les pentes, les distances et l'état des routes, des signes originaux qui lui sont propres.

AUTRES EDITEURS

Il existe aussi un certain nombre d'autres éditeurs indépendants qui proposent des cartes sous leur propre nom ou en association avec des clubs régionaux.

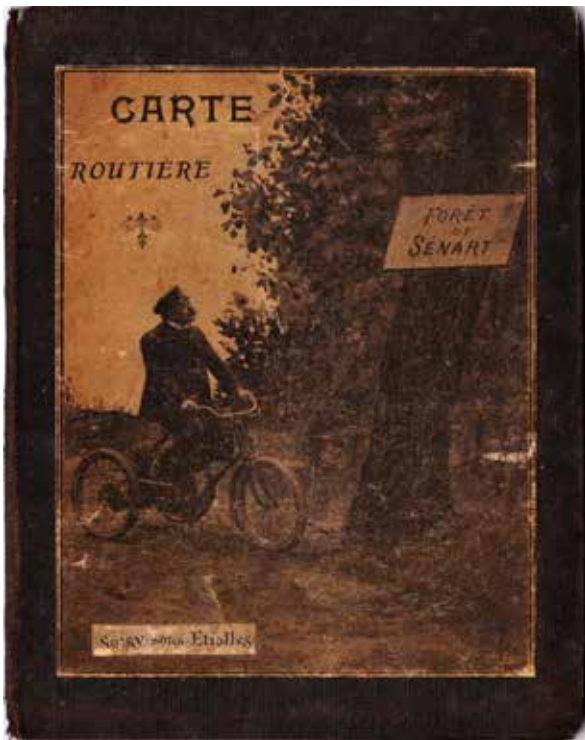
CARACTERISTIQUES

Le format de base des cartes est en papier plié glissé dans une pochette cartonnée. Il existe presque toujours une version plus solide sur toile dont le prix est du double, dans ce cas la même carte est découpée au format de pliage et collée sur une toile. Cette version n'a généralement pas de pochette, les indications de celle-ci étant réunies sur des étiquettes collées sur les deux faces de la carte repliée. Les cartes les plus luxueuses et anciennes en papier ou toilées, ont souvent



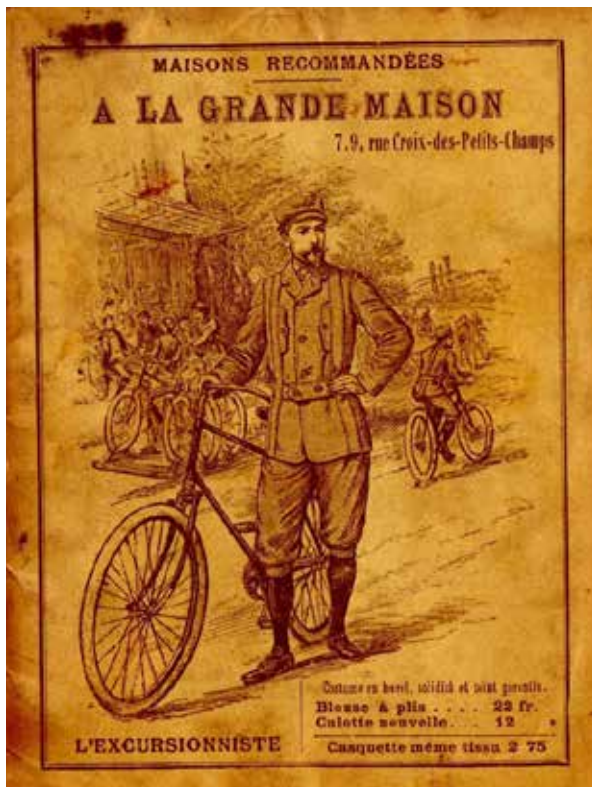
Cette carte vélo-kilométrique de l'éditeur Paul Guillet, vers 1898, est illustrée d'un dessin humoristique, avec un type de vélo bien plus ancien.

Carte routière de la forêt de Sénart, vers 1900, illustrée d'une photo de tricycle type De Dion Bouton.



une couverture rigide cartonnée, pliée en deux avec une bordure, pour couvrir la carte, qui est collée par un des plis au dos, et pliée. Ces cartes avaient l'avantage de beaucoup mieux résister à l'usure et aux intempéries. Les cartes à couvertures rigides sont souvent d'avant 1895.

Certaines cartes papier pouvaient être ultérieurement entoilées artisanalement par leur possesseur ou par des libraires. La qualité de finition et les matériaux utilisés pour le toilage dans ce cas, est souvent moindre. On en trouve parfois collées sur des toiles originales, par exemple sur de la dentelle ou sur des toiles bleues ou vertes.



Dos publicitaire d'une carte Taride de 1895.



Carte des environs de Paris vers 1905, A. Fieux éditeur.

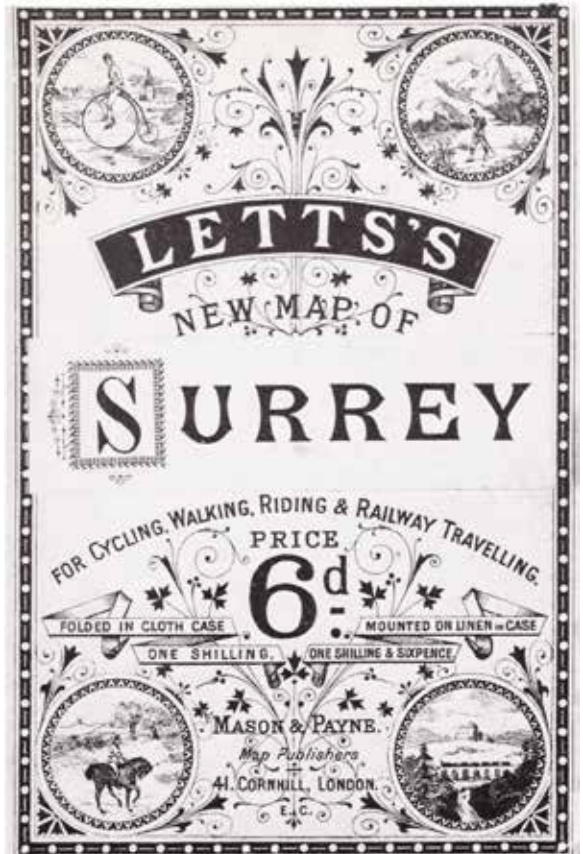
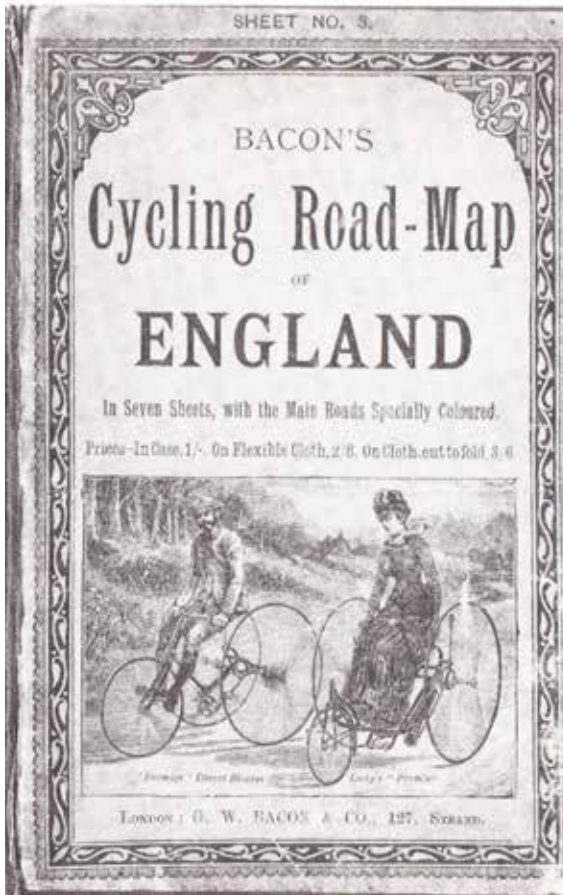
RETOUR en ARRIERE

On imagine assez bien le cycliste, égaré, demandant le nom du village à un paysan, pour pouvoir situer sur sa carte toilée le prochain forgeron pour réparer ou la gare la plus proche.



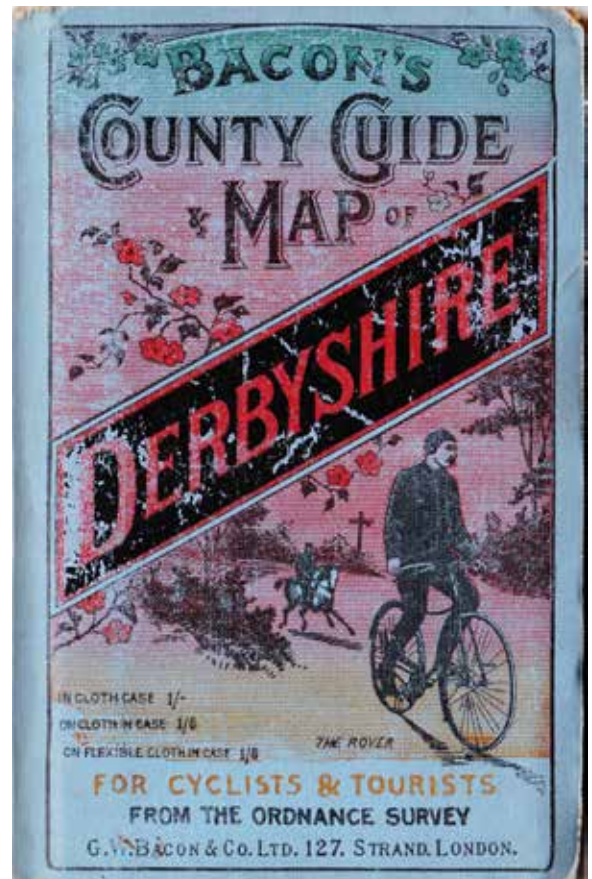
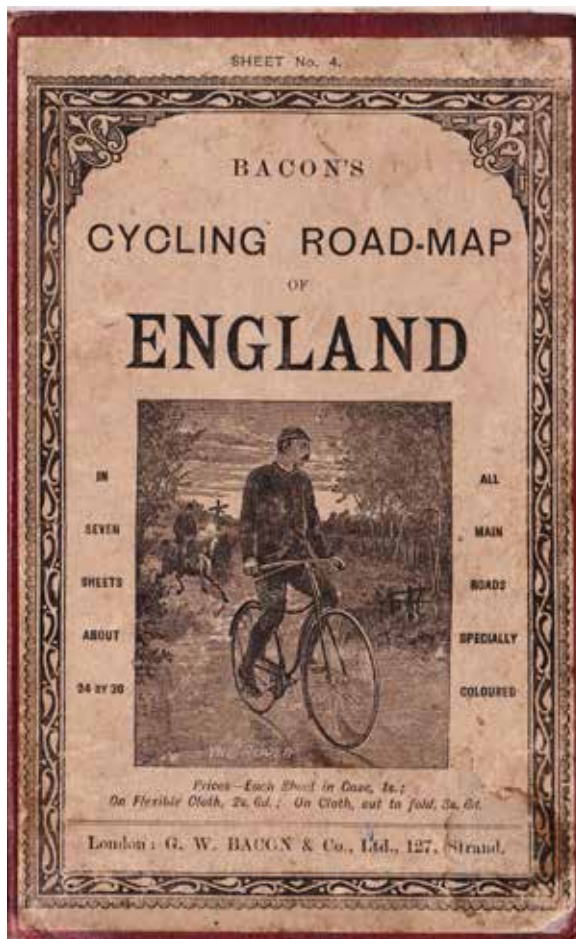
Carte routière-kilométrique Guilmin, vers 1900, sur ce dessin la voiture passe devant.

Carte cycliste anglaise Bacon, vers 1885, illustrée de deux tricicles.

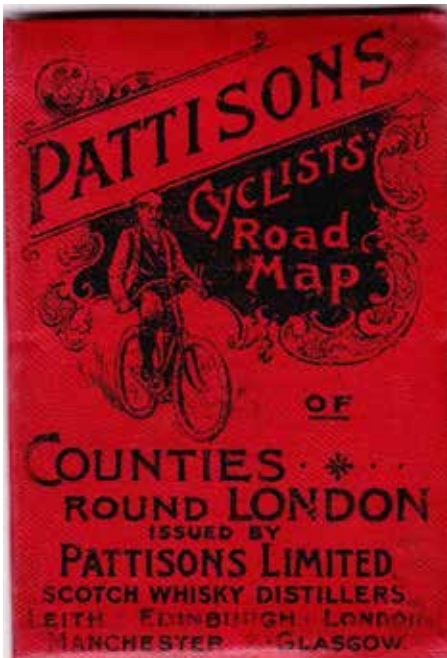


Les noms n'étaient pas toujours indiqués à l'entrée des villages et il existait peu de bornes kilométriques et peu de panneaux de signalisation (début en 1894).

Seulement quelques panneaux de direction en bois, et des plaques de cocher en fonte. Ces cartes au début sont à destination des "cyclistes" puis ensuite des "cyclistes et automobilistes". L'ordre des noms s'inversera vers 1900 pour ne conserver finalement que le mot "automobile" vers 1905.



Deux cartes cyclistes anglaises Bacon, vers 1885-1895. Les dessins de couverture sont similaires avec en arrière le cheval, distancé par le vélo.

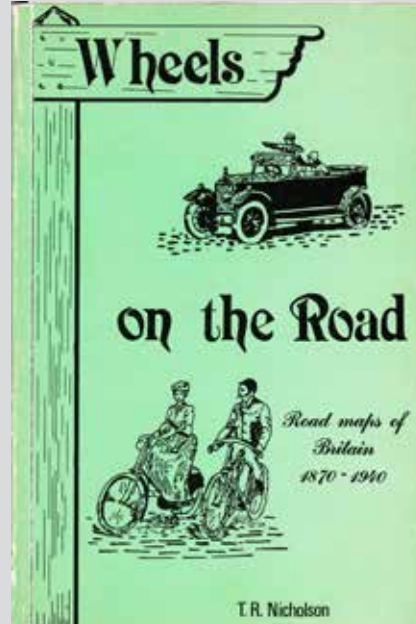


Carte cycliste miniature, publicitaire, publiée par la marque de Wisky Pattisons, vers 1895, idéale pour la glisser dans la poche.

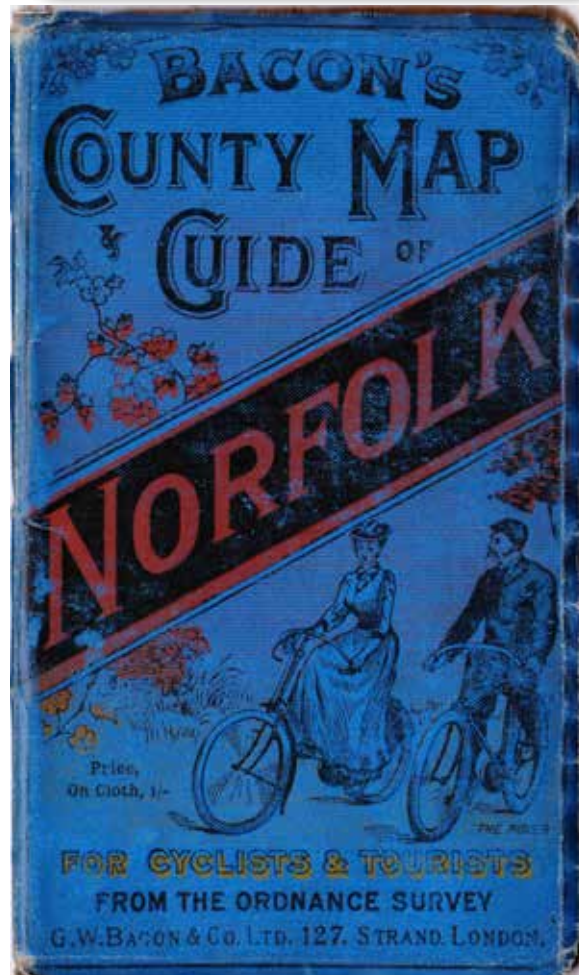
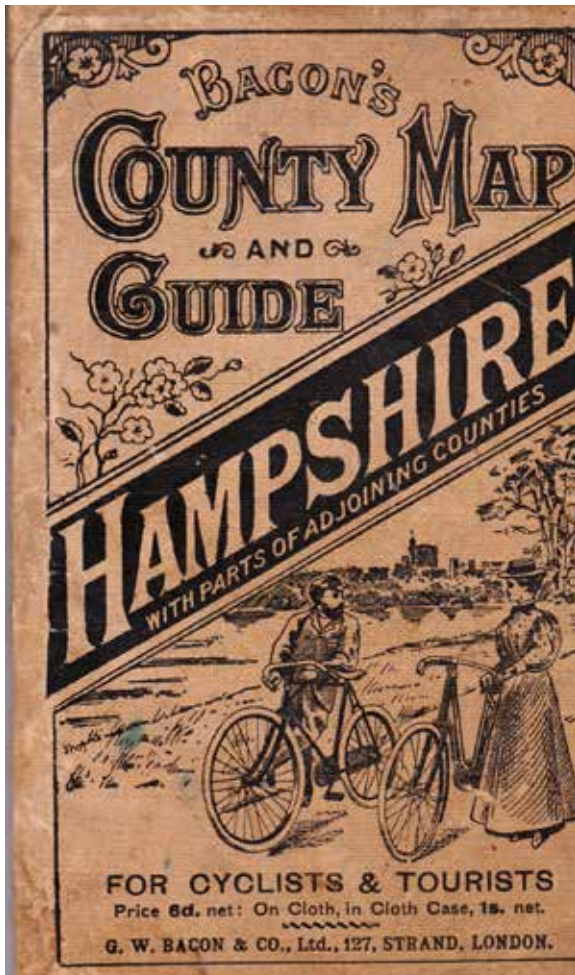
Les détails les plus couramment représentés sur ces cartes sont : Le sens des pentes qui est indiqué par des signes >> ou]], dont le nombre varie de 1 à 3 en fonction de la difficulté, (important pour les vélos et les premières automobiles), les distances entre les villes, le type de chaussée, ses dimensions et son état : pavage, macadam, terre..., les aménagements de bordure : trottoirs, fossés, rails pour tramways..., la taille des agglomérations, les moyens de communication : télégraphe, téléphone, gares, ... (important pour prévenir en cas d'incident).

Livre

Wheels on the Road:
Road Maps of Britain, 1870-1940
(en Anglais) 1983
Auteur Tim. R. Nicholson
Illustrated edition ISBN-10: 0860941256



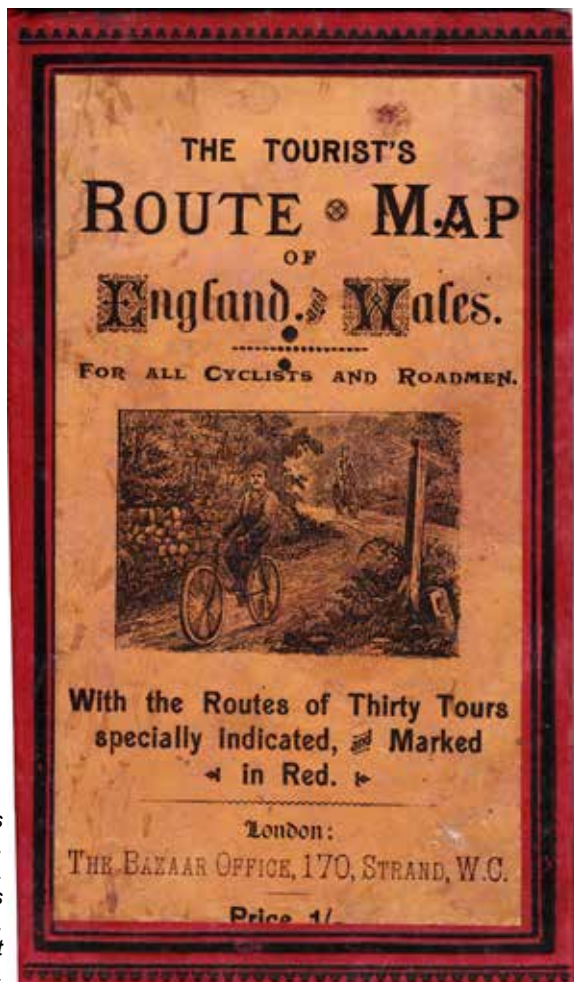
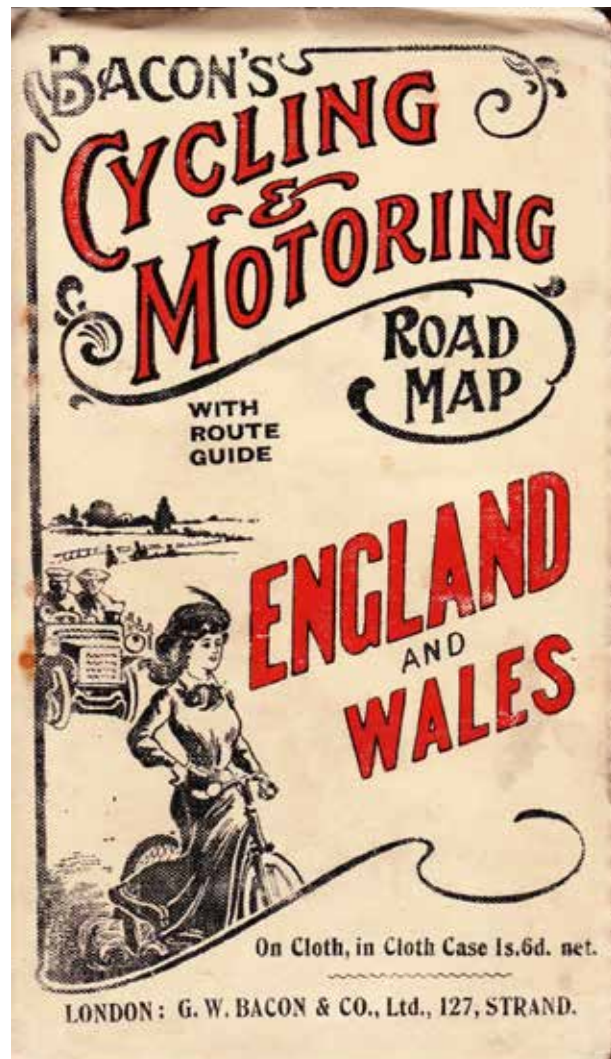
On peut en trouver quelques exemplaires d'occasion chez Amazone.



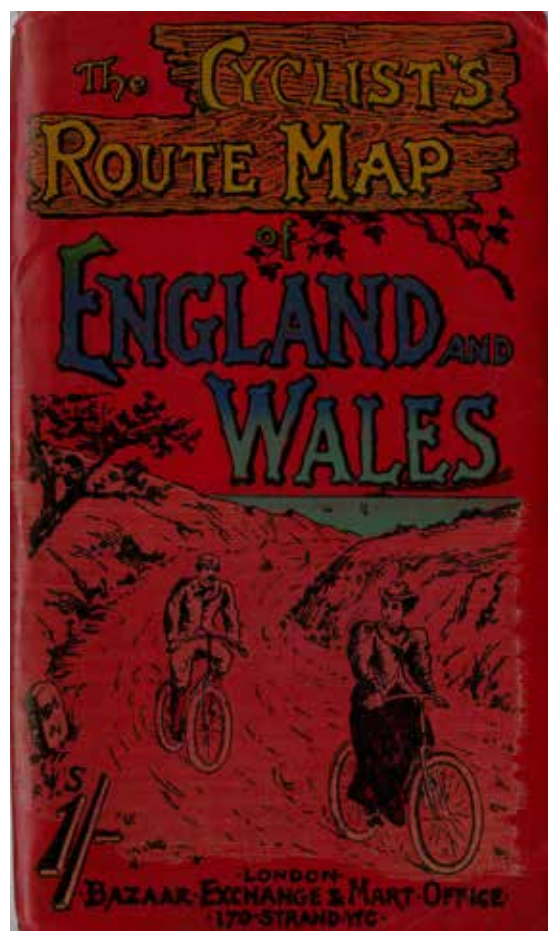
Deux cartes cyclistes anglaises Bacon, vers 1895-1900. Les dessins de couples de cyclistes sont aussi très utilisés. On peut rencontrer ces cartes sous d'autres marques.

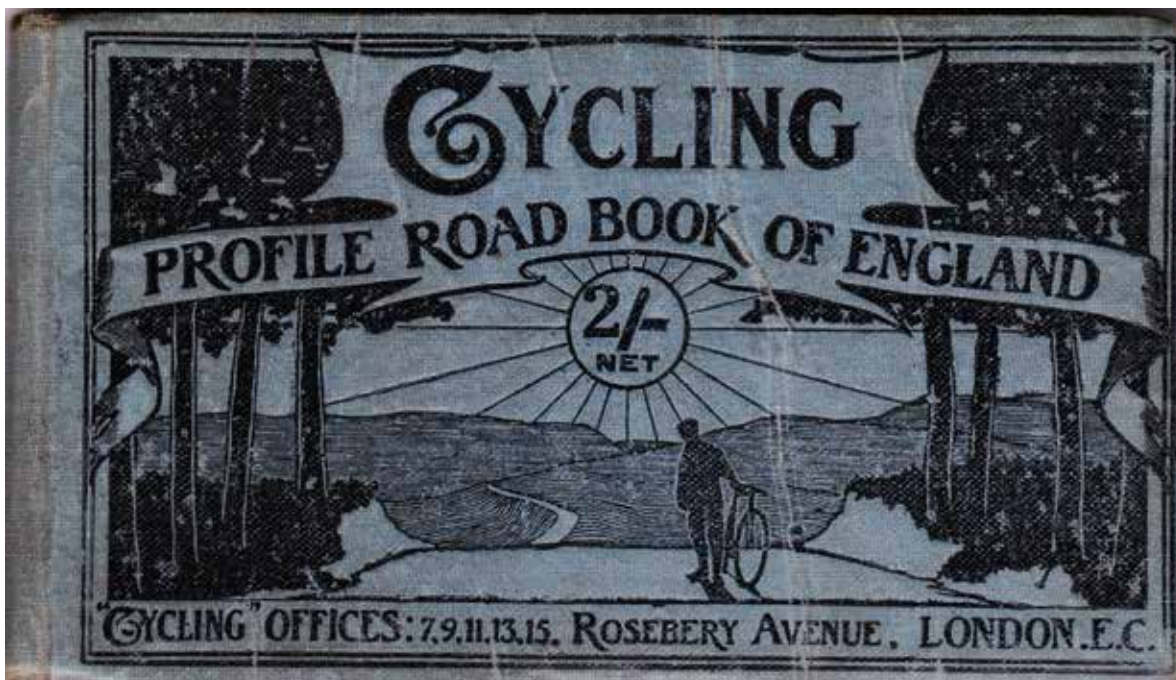


Deux cartes cyclistes anglaises Bacon, vers 1900-1905. Celle de droite commence à faire une place à l'automobile.



Deux cartes cyclistes anglaises Bazaar, vers 1890-1900. Elles sont illustrées d'ambiances de routes, avec bornes et panneaux de direction.





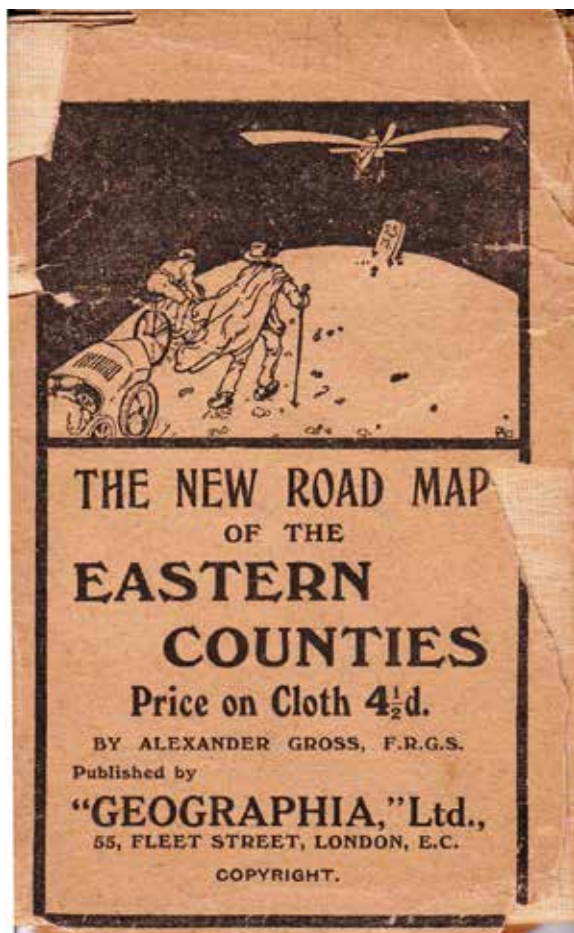
Carte d'itinéraires anglaise de l'éditeur Gall & Inglis, vers 1900-1905.

Les vélocipèdes

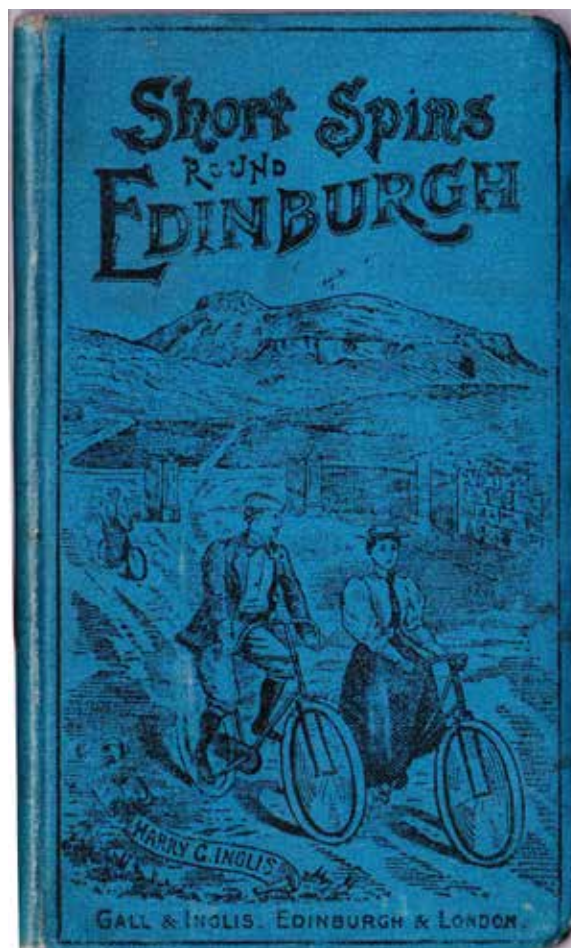
En 1818, l'avocat Louis-Joseph Dineur emploie le terme « vélocipède » lorsqu'il dépose une demande d'un brevet d'importation de 5 ans au nom de son client Karl Drais qui cherche à commercialiser sa draisienne en France. En 1879 en Angleterre la bicyclette Lawson est la première par entraînement à chaîne. En 1884 le premier cycle proche de ce que l'on connaît apparaît en Angleterre avec la bicyclette de sécurité (petite reine) de John Kemp Starley de la société The Coventry Sewing Machine Company (« société

des machines à coudre de Coventry »), qui deviendra Rover. En France, le Bordelais Juzan construit quelques cycles modernes en 1885, Peugeot lancera ses premières bicyclettes en 1886.

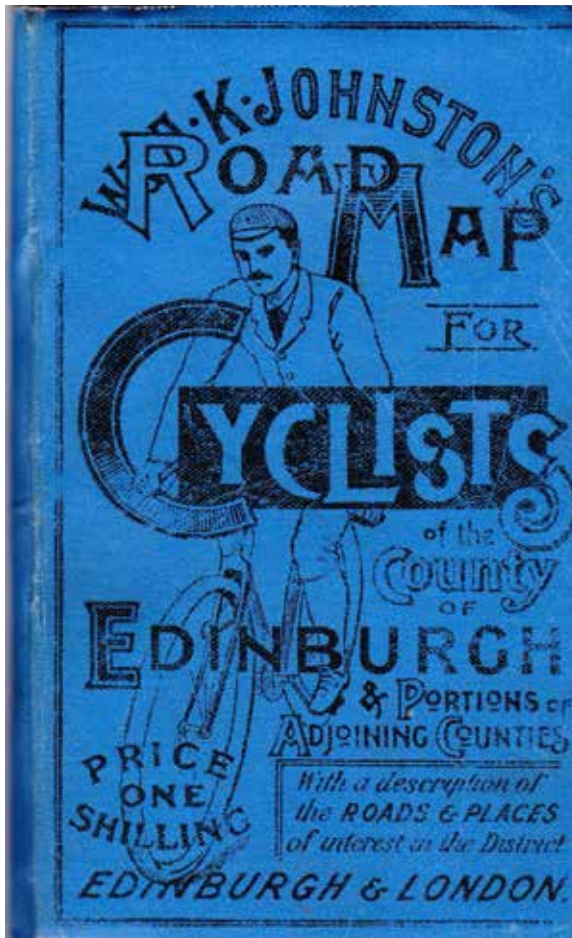
John Boyd Dunlop invente le pneumatique en 1888. Les frères Michelin inventent un nouveau système de pneu avec chambre à air démontable en 1891. En 1893 est mis en place une taxe sur les vélocipèdes. Les roues à rayons métalliques avec jantes en bois sont encore la règle à ces époques et les pignons sont fixes, Sachs invente la première roue libre sur un vélo en 1898.



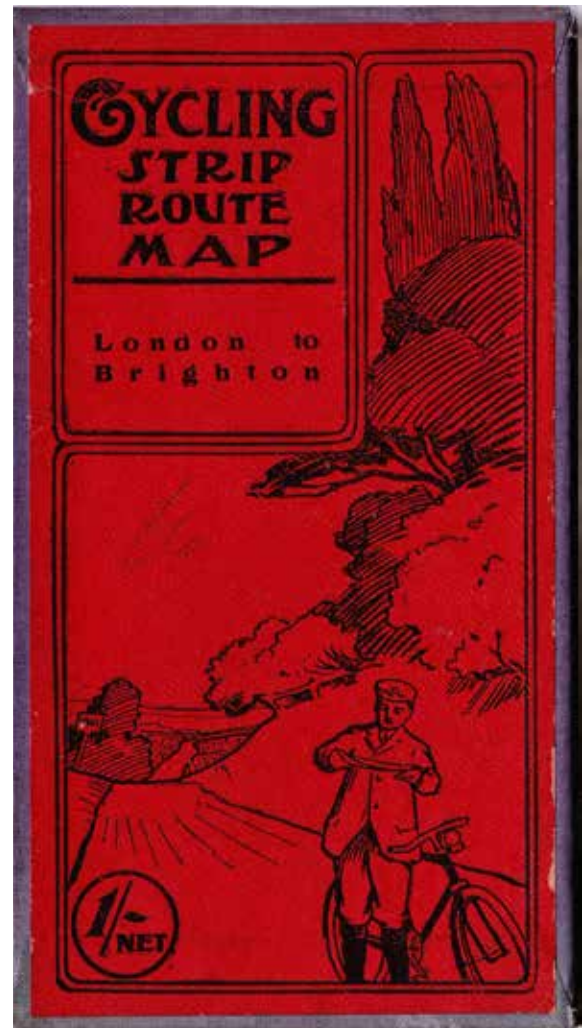
L'éditeur Géographia vers 1900, illustre ses cartes avec un avion, qui représente la modernité technique du moment.



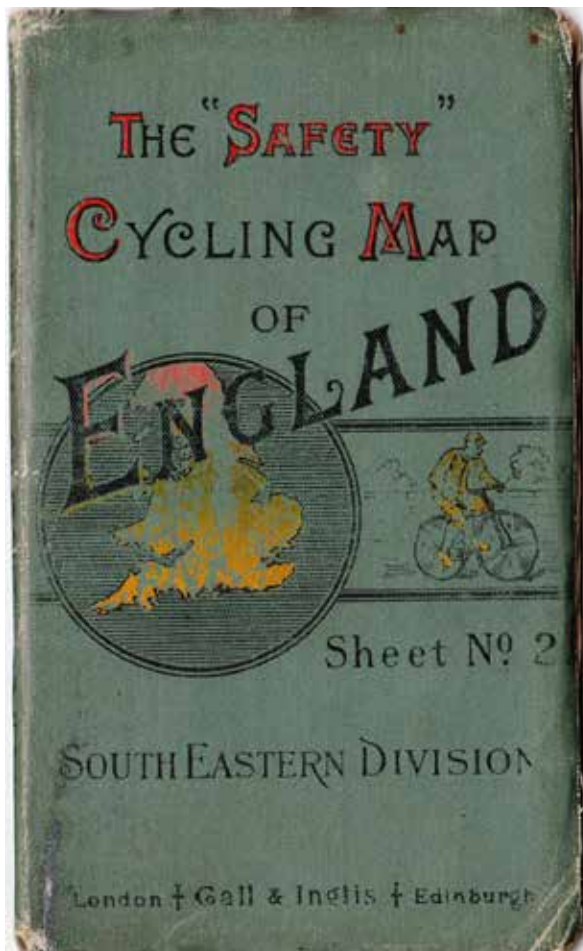
Carte anglaise de l'éditeur Gall & Inglis, vers 1895-1900.



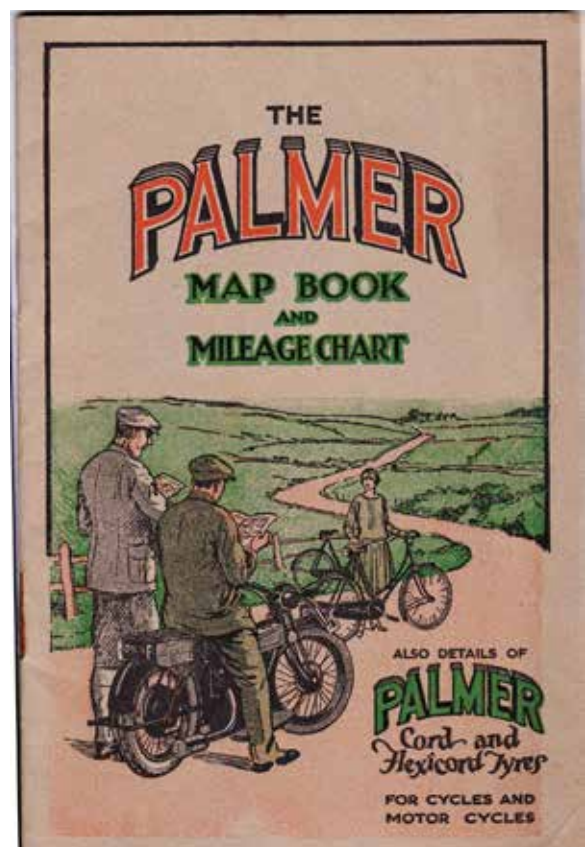
C'est dans ce contexte que toutes ces cartes voient le jour.



Ce nouveau mode de déplacement est une révolution, il permet un développement du tourisme et simplifie beaucoup les déplacements.



Carte cycliste anglaise de l'éditeur Gall & Inglis, vers 1885-1895. Le terme Safety, fait référence aux nouveaux modèles de cycles à roues égales modernes, qui ont remplacés les anciens cycles de type grand-bi. Ces bicyclettes étaient commercialisées comme étant plus sûres que celles à roues hautes qu'elles remplaçaient.



Carte anglaise plus tardive, Palmer une marque de pneus. Années 30-40. Illustrée d'une moto et de vélos.



Carte Suisse Mullhaupt pour Cycliste vers 1890-1895, couverture et dos.

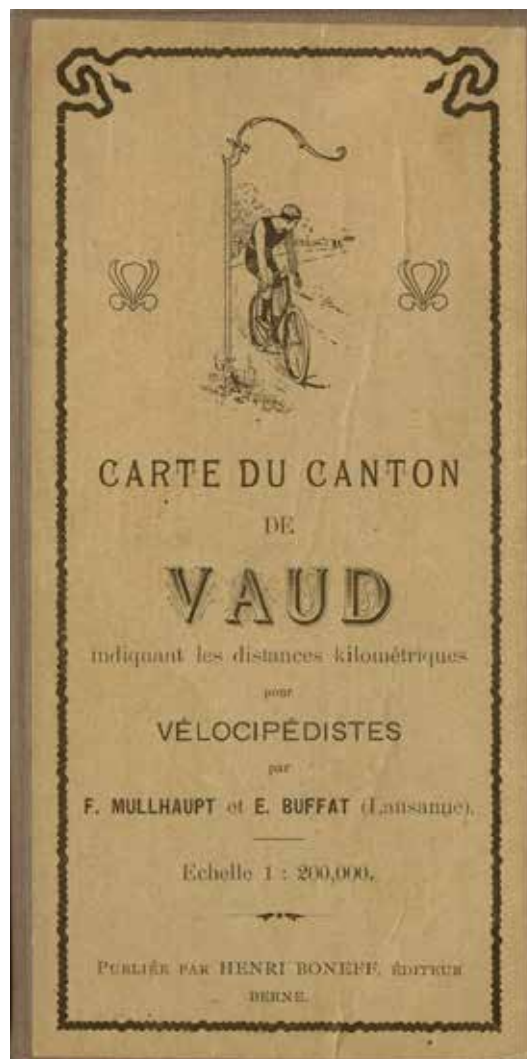
Le réseau routier

Le réseau routier à la fin du XIX^{ème} siècle est déjà par son étendue très semblable à l'actuel. Il n'a varié depuis, qu'autour des grandes villes, des zones touristiques et par l'apparition des autoroutes et voies rapides. La différence est plus sensible au niveau du revêtement des voies, qui pour beaucoup à l'époque étaient seulement empierrées ou en terre et difficilement praticables en hiver, ou par temps de pluie.

L'état des routes

Les routes à la fin du XIX^{ème} siècle, étaient en terre battue, les plus importantes utilisaient le procédé de revêtement Macadam, qui permettait des routes assez plates, mais donnait beaucoup de poussière et de nids de poules. Ce procédé de revêtement consistait en une succession précise de couches de sable gravier et pierres, tassées par compression. Les couches étaient tassées manuellement, ou avec le passage de rouleaux lourds tirés par des chevaux ou les premiers tracteurs à vapeur.

L'entretien était réalisé par des cantoniers communaux du service vicinal, qui veillaient à combler régulièrement les ornières. Les routes pavées à cette époque étaient réalisées avec des pavés en bois ou en pierre. Ce revêtement était difficilement praticable à vélo et glissant en cas de pluie. Les cyclistes préféraient passer sur les bas-côtés ou les trottoirs en ville.



Carte Suisse Mullhaupt pour Cycliste vers 1895-1900.