Musée d'Art et d'Industrie
SAINT-ÉTIENNE

Dossier de presse

Tous à bicyclette pour l'exposition

du 28 juin 2014 au 5 janvier 2015

LE CYCLE À SAINT-ÉTIENNE

Un siècle de savoir-faire

Sommaire

4 En quelques mots

5 Communiqué de presse

6 Le parcours de l'exposition

Repères chronologiques
Le salon des fabricants
Venez à Saint-Etienne visiter nos usines
D'hier à aujourd'hui, les vélos culte

16 Autour de l'exposition

Programmation du service des publics
Les éditions

17 La collection de cycles du musée d'Art et d'Industrie

19 Crédits et remerciements

20 Informations pratiques

En quelques mots

Titre « Le cycle à Saint-Étienne, un siècle de savoir-faire »

Dates du 28 juin 2014 au 5 janvier 2015

Domaines Patrimoine industriel, mécanique, savoir-faire, design, stratégies d'entreprises, publicité, pratiques cyclistes (cyclotourisme, compétition, loisirs, utilitaire)

Superficie 420 m²

Nombre d'objets présentés : 130 (vélos vintages, vélos de ville, pièces détachées, affiches publicitaires, catalogues de fabricants, cartes postales, documents d'archive, revues etc.)

Commissariat général
Nadine Besse, Conservateur en chef du patrimoine, directrice du musée d'Art et d'Industrie.

Commissaire Anne Henry, régisseur de la collection Cycles du musée d'Art et d'Industrie.

Scénographie et graphisme de l'exposition Agence L Plus M, Lyon

Nombre de multimédias interactifs :
15 - Hémisphère, Lyon
- Direction des Services Informatique, Ville de Saint-Etienne

Contacts presse

Tous les visuels de ce dossier de presse sont disponibles sur demande.

Agence Verbatim
Florence Rosenfeld
01 44 61 70 26
florencerosenfeld@agenceverbatim.com

Elodie Vasseur
01 84 17 75 41
Elodievasseur@agenceverbatim.com

Musée d'Art et d'Industrie
Lucie Texier
04 77 33 83 38
lucie.texier@saint-etienne.fr

Bicyclette 18 vitesses Mercier
1984
Collection MAI
© François Caterin / Musée d'Art et d'Industrie 2014

Randonneuse 8 vitesses Automoto
Années 1950
Collection MAI
© François Caterin / Musée d'Art et d'Industrie 2014

Communiqué de presse

Centre historique des aciers spéciaux en France, Saint-Étienne peut s'enorgueillir d'être la capitale du cycle grâce à son riche passé industriel. Un patrimoine mis en lumière du 28 juin 2014 au 5 janvier 2015 au musée d'Art et d'Industrie, qui présentera au public la première collection publique de France lors de son exposition temporaire «*Le cycle à Saint-Étienne, un siècle de savoir-faire*».

Alors que la petite reine reste toujours chère au cœur des Français (près de 3 millions de vélos vendus chaque année), le musée propose une plongée atypique et interactive dans l'histoire du cycle.

Une plongée dans l'histoire pour le plaisir de tous les amateurs des deux roues

Dès la fin du XIX^{ème} siècle, Saint-Étienne devient le leader des constructeurs et des fabricants de pièces détachées pour cette nouvelle industrie du cycle. Les années 1920, considérées comme l'âge d'or du cycle à Saint-Étienne voient le développement des grandes marques devenues cultes : Ravat, Automoto, Hirondelle, Cyclo puis Mercier. Les firmes assoient leur notoriété grâce à des innovations techniques ou par le biais d'une implication active dans les domaines phares de la pratique cycliste que sont la compétition sportive et le cyclotourisme.

Le cycle à Saint-Étienne, un siècle de savoir-faire, première rétrospective nationale sur la petite reine, propose de découvrir les principales étapes de cet incroyable essor.

Une visite interactive pour mieux comprendre

Plus de 70 vélos, des affiches originales, des catalogues et autres publicités seront exposés et constitueront un «salon des fabricants», qui permettra de comprendre les stratégies mises en place par les entreprises locales. Découvrir le cycle à Saint-Étienne, c'est plonger dans l'histoire de la ville et de son industrie et discerner ainsi les valeurs distinctives que les professionnels du cycle attachent à leur spécialité.

Interactive, *Le cycle à Saint-Étienne, un siècle de savoir-faire* permettra au public de découvrir, grâce à une table cartographique tactile, les multiples entreprises qui ont façonné l'histoire du cycle au cœur de la ville. Ludique également, car ici toucher c'est permis ! Comparer les moyeux, les roues sera à portée de mains de tous.

A exposition exceptionnelle, créations exceptionnelles

Le vélo 100 % français existe-t-il ? Oui ! Et vous le découvrirez lors de cette exposition. Un fixie unique commandé par le musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne aux Cycles Victoire et réalisé uniquement à partir de pièces détachées fabriquées et assemblées en France sera dévoilé à l'occasion de l'exposition.

Entièrement mis à jour par André Vant, un ouvrage de synthèse sur l'industrie du cycle stéphanoise sera publié à cette occasion. Sa riche iconographie mettra en valeur le patrimoine réuni et les recherches réalisées à ce jour sous l'égide du musée.

Parcours de l'exposition

Repères chronologiques

On doit l'invention de la bicyclette à l'Anglais John Starley, qui, en **1884**, crée la « Safety » (bicyclette de sécurité), premier deux-roues avec une transmission par chaîne.

1886, une date gravée en lettres d'or pour Saint Etienne avec la fabrication de la première bicyclette française !

Ce nouveau moyen de locomotion se transforme très vite en industrie bénéficiant de la tradition métallurgique ancienne de la ville notamment grâce à l'armurier Etienne Mimard, précurseur de la production industrielle de cycles et à Paul de Vivie, dit Vélocio, « apôtre » du cyclotourisme.

Les frères Gauthier fabriquent à Saint-Étienne la première bicyclette française ; l'année suivante, Etienne Mimard et Pierre Blachon créent la marque Hirondelle, affirmant la volonté de concurrencer les luxueuses bicyclettes anglaises qui, à l'époque, monopolisent le marché français.

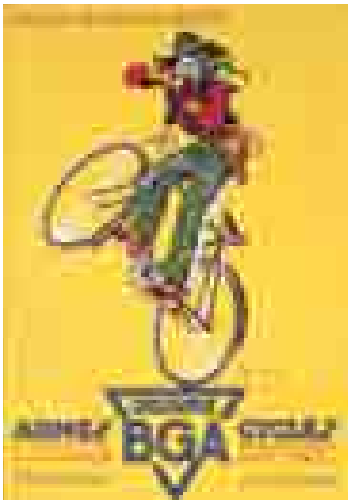
Le cycle dont la vente commence au printemps est complémentaire de l'arme livrée pour la saison de la chasse en septembre.

L'engouement créatif est lancé, et à l'initiative d'Étienne Mimard est fondée en **1897** la Chambre Syndicale du Cycle qui compte 39 adhérents à sa création et 1930 maisons en **1924**.

Ces chiffres révèlent le tissu industriel du cycle à Saint-Étienne, composé essentiellement de quelques grandes entreprises et d'une myriade de petits ateliers spécialisés dans le montage de cycle ou dans les pièces détachées. Leurs fondateurs, souvent des ouvriers qualifiés ou des contremaîtres de la mécanique, entretiennent la tradition et les manières de faire du milieu artisanal de la métallurgie. Le mythe du petit ouvrier transcendant son milieu par la renommée de ses inventions entretient l'effervescence des innovations. En **1903** se déroule le premier Tour de France qui ratifie l'engouement populaire pour le vélo.

Cette florissante industrie grâce à la main d'œuvre masculine qualifiée s'accompagne des premiers recrutements de femmes et de filles considérées comme non qualifiées malgré leur dextérité et leur savoir-faire.

Les années **1920** sont considérées comme l'âge d'or de l'industrie du cycle à Saint-Étienne. Grandes et petites entreprises s'investissent dans ce développement industriel. D'une part, on assiste à l'essor des grandes firmes qui construisent entièrement leurs machines et offrent des modèles diversifiés dans leurs catalogues. D'autre part, on constate la multiplication du nombre de fabricants de pièces détachées, dont certains deviennent très fameux : dérailleurs Cyclo, pédales Lyotard, moyeux Haubtmann, roues-libres J. Moyne.



Affiche publicitaire Blanchard-Grange
« BGA chasse la concurrence »
Dessinateurs : Léon Dupin
et François Martin
Imprimerie E. Ménard, Saint-Etienne,
vers 1930
Collection MAI

ARMES ET CYCLES

A Saint-Étienne, les liens entre arme et cycle sont multiples. Ces deux branches de l'industrie font appel à des savoir-faire mécaniques pointus et s'appuient sur une tradition métallurgique séculaire. Dès la fin du XIX^{ème} siècle, nombreux sont les ouvriers de l'arme qui se lancent dans l'aventure de la fabrication de cycles ou de pièces détachées et montent leur entreprise. C'est le cas d'Auguste Dombret et de Jules Ravat. En parallèle de leur activité principale, des fabricants d'armes réputés se mettent à produire des bicyclettes. Précurseur de ce mouvement de diversification, la Manufacture Française d'Armes et sa célèbre marque « L' Hirondelle » entraîne derrière elle des entreprises telles que Blanchard-Grange (BGA), Rivolier (RPF), Berger, Brun-Latrige, etc.

Etienne Mimard sur la Superbe
Photographie
vers 1889
Collection MAI

Ces entreprises assoient leur notoriété grâce à des innovations techniques (usage du Duralumin, invention de dérailleurs, etc.) ou par le biais d'une implication active dans les domaines phare de la pratique cycliste que sont la compétition sportive et le cyclotourisme.

Les années 30 marquent le retour du vélo « chic » avec l'utilisation des matériaux légers comme le Duralumin, qui suscite de nouveaux savoir-faire. En **1939**, la France est le 3e constructeur mondial derrière la Grande-Bretagne et l'Allemagne avec une production de 1,1 million de vélos et 10 millions de vélos en circulation.

Dans ce contexte, la Chambre Syndicale du Cycle joue un rôle majeur dans la promotion des fabricants stéphanois. L'avènement des congés payés permet aux entreprises d'accompagner ce développement et le cyclotourisme en proposant notamment des gammes de tandems et du matériel de camping.

Saint-Étienne est alors considérée comme la capitale française du cycle.

La reprise des années **1945-1949** concerne une trentaine de maisons qui fabriquent des bicyclettes complètes (40 000 en moyenne par an pour les plus gros constructeurs : Ravat jusqu'en **1956**, Automoto jusqu'en 1962) et une nouvelle gamme de motorisés. En **1946**, 91 % des roues libres françaises sont fabriquées à Saint-Étienne ; près de la moitié de la production est issue de la maison Duban-J. Moyne, qui fournit 900 000 roues libres par an. Le constructeur Mercier et le fabricant de freins CLB sont promus par les réussites des équipes de course qu'ils sponsorisent.

Timbre de la Semaine du Cycle de Saint-Etienne, 1927
Collection MAI

Semaine du Cycle au Vélodrome de Saint-Etienne
Photographie, 1928
Collection MAI

Entre **1950 et 1957**, la crise est pourtant profonde, avec la diminution des heures travaillées, la concurrence du scooter, l'effondrement du marché indochinois, l'arrivée de produits moins chers, le recul de la demande lié au départ des jeunes hommes en Algérie. La reprise est lente jusqu'en **1968** et le *bike boom* dû au marché américain à partir de **1971** est de courte durée (jusqu'en **1973**).

Les deux chocs pétroliers (**1973 et 1979**) ne relancent pas le vélo stéphanois d'ailleurs concurrencé par la production japonaise à moindre coût du fait de son organisation rationalisée. La part de la production stéphanoise dans la production française est de fait en baisse depuis la Seconde Guerre Mondiale : 15 000 salariés et plusieurs centaines de producteurs en **1923**, 3000 salariés dans 50 entreprises seulement en **I973**. Cependant certaines d'entre elles se maintiennent un temps grâce à des produits innovants (cadres Vitus, freins CLB, pédaliers Stronglight). Amorcé dès **1965** l'effondrement du système apparaîtra général en **1990**.

Bien qu'à l'heure actuelle cette branche ne soit plus aussi puissante, elle représente un des pôles d'excellence du bassin stéphanois. Parmi les entreprises les plus connues figurent Stronglight, spécialiste du pédalier et des plateaux, Olympic Cycle, fabricant de cadres ou bien encore Cycles Mercier - France Loire, qui monte et équipe des bicyclettes, dont les fameux Vélo'V de Lyon. Quelques artisans perpétuent la qualité du travail « sur mesure ». Certaines entreprises ont su se reconvertir, de la chaîne de vélo vers la chaîne industrielle, de la bille de roue libre à la bille pour machines, etc. Née de la métallurgie et de la mécanique, l'industrie du cycle a bien souvent su négocier le déclin de cette branche et évoluer vers des productions plus porteuses.

L'image de la ville reste indubitablement attachée au cycle, aussi bien dans l'imaginaire collectif français, que dans un attachement local poussé pour les pratiques cyclistes, qu'elles soient sportives, cyclotouristes, ou militantes en faveur des modes de déplacement alternatifs.

Témoin et collecteur de ce patrimoine depuis plusieurs décennies, le musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne met en valeur la première collection publique française de cycles.

LE DURALUMIN

Métal léger par excellence, l'aluminium a de tous temps attiré les fabricants de cycles, soucieux de réduire le poids des machines. Dans les années 30, la mise au point du « Duralumin » révolutionne le monde du cycle. Cet alliage d'aluminium est en effet suffisamment résistant pour être appliqué à la fabrication de cycles et de pièces détachées. A Saint-Étienne, plusieurs entreprises se distinguent : en 1932, les Ets Verot et Perrin développent les premières manivelles en alliage léger ; en 1934, Haubtmann propose un pédalier ; dès 1935, on fabrique des roues libres, des dérailleurs, des pédales, des freins, des guidons en duralumin. Une innovation majeure intervient en 1979, lorsque Vitus met au point le « 979 », premier cadre en aluminium collé qui remporte un succès international immédiat.

Filage des cadres dans les usines Automoto
Photographie,
vers 1950
Collection MAI

Les frères Gauthier sur un quadricycle
Photographie, vers 1890
Phot. Ant. Rebeaud
Collection MAI

LES PIONNIERS

L'industrie du cycle à Saint-Étienne doit tout à une poignée d'hommes ingénieux et visionnaires, qui, dès la fin du XIX^{ème} siècle, ont cru en ce nouveau moyen de locomotion. Les frères Gauthier, mécaniciens de métier et pratiquants de cycle, construisent la première bicyclette stéphanoise en 1886. Dès 1891, leurs machines sont présentes au catalogue de la célèbre Manufacture Française d'Armes, dirigée par Etienne Mimard. A la même période, Paul de Vivie, dit «Vélocio», fonde *Le Cycliste Forézien*, revue dédiée au développement de la pratique cycliste.

Couverture de catalogue Cycles Mercier
Imprimerie R,D,B & L, Lyon, 1981
Collection MAI

Le Salon des fabricants

Dans l'ambiance des Semaines du Cycle, rassemblements professionnels organisés dans les années 20 au vélodrome d'hiver de Saint-Étienne, les entreprises dévoilent leurs nouveautés et laissent admirer leurs productions. L'innovation technique est au rendez-vous, et chacun veut apporter sa contribution à l'avènement de la bicyclette parfaite.

Les créateurs de la petite reine s'exposent: les «géants» comme Automoto, Manufrance, Ravat, Mercier, les monteurs et fabricants plus modestes, tels que Royal-Fabric ou Aquila .

A chaque entreprise, un domaine réservé ! Découvrez Mercier et la course, son domaine de prédilection tandis que Manufrance et le cyclotourisme nous emmèneront à bicyclette sur les chemins de leur communication au travers des catalogues, des affiches publicitaires d'époque.

Les pièces détachées sont aussi à l'honneur : dérailleurs Cyclo, pédaliers Stronglight, moyeux Maxi-Car, roues libres, guidons, pédales, freins...Autant d'ouvrages de finesse et de réflexion que le public est invité à découvrir aussi bien avec ses yeux qu'avec ses mains ! Comparaison des poids, des matériaux, de l'ingéniosité humaine sont au programme de ce salon des fabricants comme si vous y étiez !

LA COURSE

La course cycliste a toujours représenté un formidable outil de promotion pour les fabricants de cycles et d'accessoires. A Saint-Étienne, l'entreprise Automoto est parmi les toutes premières à former une équipe cycliste, qui remporte quatre Tours de France grâce aux champions Henri Pélissier, Bottechia et Lucien Buysse. Dans son sillage, Ravat fonde aussi une équipe, sous sa marque phare «Wonder», puis Mercier, dont la notoriété doit beaucoup au champion Raymond Poulidor et à une présence forte dans le domaine de la compétition cycliste.

LE VÉLO POUR TOUS

Les fabricants l'ont bien compris, à chaque usage sa bicyclette. Dès la fin du XIX[ème] siècle, ils proposent des vélos spécifiques pour dames, militaires ou ecclésiastiques. Ils inventent des solutions multiples pour accroître le confort de l'utilisateur et optimiser le rendement de son coup de pédale. L'industrialisation de la fabrication va de pair avec la démocratisation des pratiques ; le vélo n'est plus seulement un moyen de se déplacer, il devient un objet de sport, de loisir, symbole de liberté et d'un certain art de vivre.

LA PUBLICITÉ

Pour se faire connaître, les entreprises du cycle disposent d'un large panel de supports de promotion. En premier lieu, le choix de la marque de fabrique est essentiel, et dans ce domaine, l'imagination est de rigueur : Cyclo, Durax, Elva, Stronglight, Idéal, The Love, Exceltoo, Merveille...poinçonnées sur les pièces ou déclinées dans des annonces publicitaires, certaines de ces marques stéphanoises sont encore bien présentes à l'esprit des amoureux de la « Petite Reine ». Des catalogues richement illustrés présentent les produits, montrent les ateliers et les machines de production. Chez les revendeurs de cycles et aux murs de la ville, des affiches publicitaires colorées attirent l'attention des clients. Là, toutes les fantaisies sont autorisées, l'humour, la séduction et la sensualité sont bien souvent de mise.

Le stand Cyclo
à la Semaine du Cycle
Photographie, 1928
Collection MAI

L'équipe Automoto
pour 1912
tiré du catalogue
Automoto 1912
Imprimerie Elleaume,
Paris
Collection MAI Semaine

Vélo de contre-la- montre
de Raymond Poulidor
Mercier, 1976
© Philippe Hervouet /
Musée d'Art
et d'Industrie 2013

Affiche publicitaire Ravat
« L'homme chic
n'hésite pas »
Dessinateur Armand
Rapeno, imprimeur
Gaillard, Paris, vers 1920
Collection MAI

Venez à Saint-Étienne visiter nos usines !

De la fabrication des aciers dont ses éléments sont composés à l'emballage du produit fini, la construction d'une bicyclette requiert l'intervention d'un nombre impressionnant de spécialités : forge, découpage, usinage, traitements de surface, nickelage, montage, etc., et nécessite un approvisionnement continu en pièces détachées.

« Ne faire qu'un seul article, le faire vite et bien » a longtemps été la devise des fabricants stéphanois, dont beaucoup étaient hyper-spécialisés dans la fabrication en série d'éléments standardisés. L'industrie du cycle à Saint-Étienne était véritablement dominée par la pièce détachée. Les volumes produits sont impressionnants, avec par exemple plus de 2 millions de roues libres fabriquées en 1946 (91 % de la production nationale). La Chambre Syndicale l'affirme : plus de 1513 pièces sont nécessaires à la fabrication d'un vélo !

Oui ! Venez à Saint-Étienne visiter nos usines, nous vous ouvrons la porte des ateliers : vous toucherez des cadres, des moyeux, des pédales, des manivelles ; vous découvrirez comment on les fabrique et comprendrez comment ces centaines d'éléments donnent finalement naissance à une bicyclette.

Les plus beaux produits du célèbre fabricant de cadres Vitus sont enfin réunis en un lieu unique : les incontournables séries acier 971 et 980 ; les séries aluminium 979 et 992, qui ont révolutionné le poids des bicyclettes ; le ZX1, premier cadre en carbone moulé, etc. Autant de cadres mythiques, symboles d'innovations que le bassin stéphanois a permis de développer.

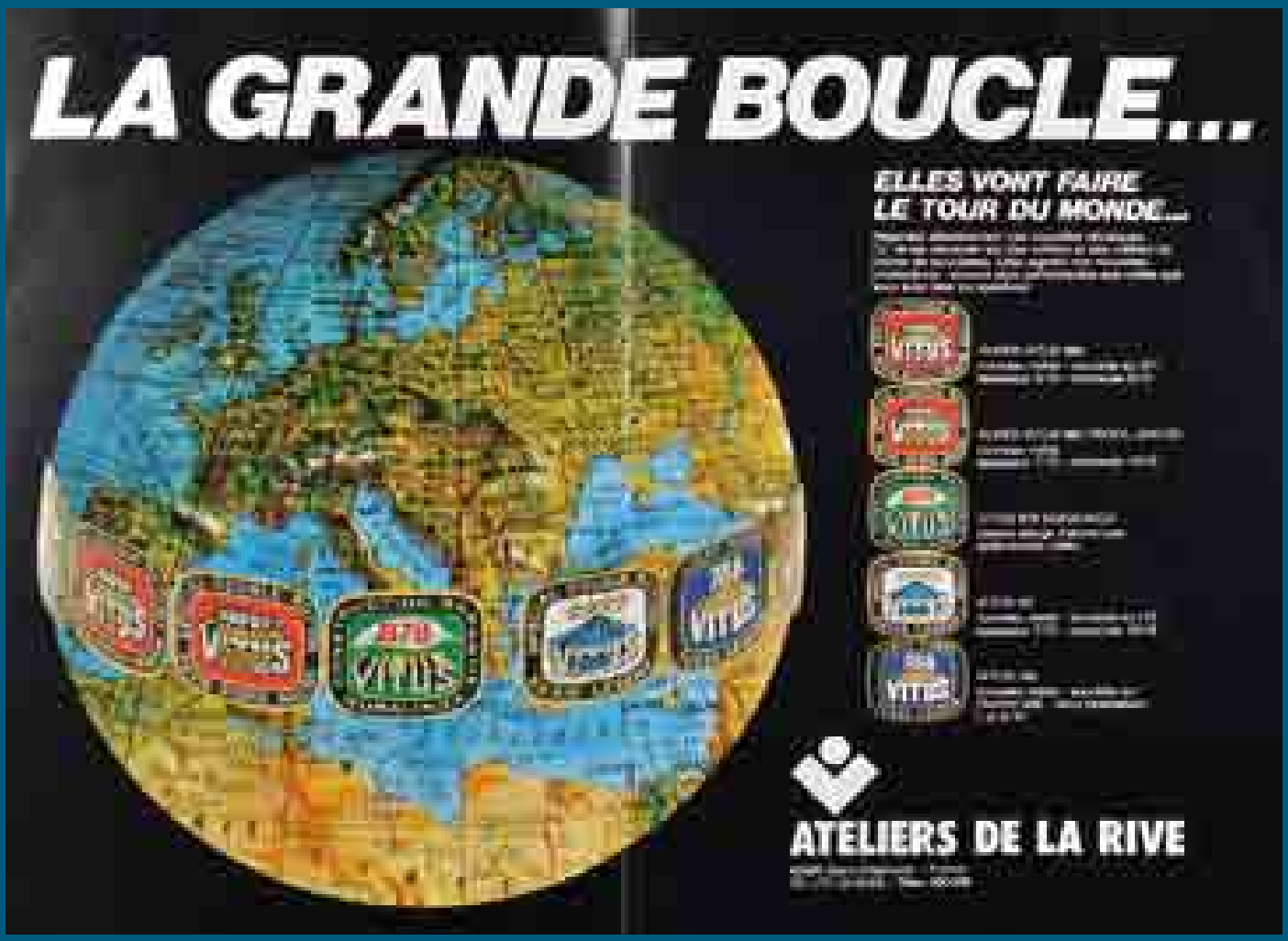
SUR LA PISTE DES FABRICANTS

En un siècle de présence sur le territoire stéphanois, l'industrie du cycle et de la pièce détachée a occupé des ateliers et des usines dans tous les quartiers de la ville, mais a laissé peu de traces significatives dans le bâti. Usines, ateliers et vélodrome ont été détruits ou réaffectés, plongeant dans l'oubli un important pan de l'histoire industrielle. Pour faire connaître la réalité historique et géographique de cette activité, le musée a conçu une application cartographique simple et ludique permettant de visualiser et de rechercher ces centaines d'entreprises. Dans le cadre de l'exposition, l'application sera à la disposition du public sur une table tactile et accessible en ligne.

ATMOSPHÈRES D'ATELIERS

Vastes usines aux cheminées fumantes, batteries d'étau-limeurs entraînées par des courroies, ouvriers affairés, hangars et cours emplis de bicyclettes flambant neuves... Les images associées à l'industrie du cycle témoignent d'une activité intense, quelque soit la taille de l'entreprise. Le savoir-faire métallurgique et mécanique est à l'honneur, synonyme de robustesse, de précision et de modernité. Certains métiers sont particulièrement valorisés, notamment la fabrication des cadres et la peinture des filets réalisée à main levée par des ouvrières aux doigts habiles.

Les usines d'Automototiré
du catalogue Automoto 1912
Imprimerie Elleaume, Paris
Collection MAI



Affiche publicitaire Vitus
« La Grande Boucle... »
1980
Collection MAI

Filage d'un cadre
de bicyclette dans
les usines Automoto
Photographie, vers 1950
Collection MAI

Affiche publicitaire Vitus
« Anatomie d'un cadre
supérieur »
Imprimerie AGEPI, 1980
Collection MAI

D'hier à aujourd'hui, les vélos cultes

Des premières bicyclettes Hirondelle de l'entre-deux-guerres au come-back du fixie ces dernières années, le vélo a toujours été un objet du quotidien qui a su s'adapter et se renouveler face aux nouveaux usages. Instrument de compétition, outil professionnel ou objet de loisir, le vélo reste cher au cœur des Français. Il n'a pas fini de nous transporter !

Vélos couchés, engins de course, bicyclettes pliantes ou démontables, etc. : 9 modèles anciens mis en regard de 9 vélos haut-de-gamme actuels prouvent que les concepts et modèles de cycles que les industriels stéphanois ont, en leur temps, contribué à concevoir et populariser ne sont pas tombés dans l'oubli.

Ce face-à-face promet de belles surprises.

LE FIXIE 100 % MADE IN FRANCE

Le musée s'est fixé le challenge de faire produire, d'acquérir et de présenter un fixie 100 % français ! Il a confié la mission à l'entreprise Cycles Victoire, jeune PME clermontoise qui conçoit et produit en France des cadres, fourches, moyeux et pignons pour des vélos de ville haut-de-gamme.

Ce fixie, conçu spécialement pour l'exposition sera doté de pièces détachées exclusivement conçues et fabriquées en France. Il témoignera de la persistance d'un savoir-faire français haut de gamme dans la production de cycles, à l'heure où de nombreux pratiquants s'interrogent sur l'origine réelle de leur matériel.

Vélo couché Ravat, 1938
Collection MAI
© François Caterin / Musée d'Art et d'Industrie 2014

Triporteur Hirondelle pour Casino
Manufacture française d'Armes et Cycles de Saint-Etienne, 1934-1939
Collection MAI
© Gil Lebois / Musée d'Art et d'Industrie 2013

UNE PIÈCE EMBLÉMATIQUE : LE TRIPORTEUR «HIRONDELLE»

Pièce phare des collections, ce triporteur de livraison symbolise deux grandes entreprises stéphanoises : Casino et Manufrance. L'entreprise Casino a été une des toutes premières à faire des livraisons de produits alimentaires à domicile, notamment grâce à des triporteurs comme celui-ci. La fabrication de la machine relève quant à elle du savoir-faire de la Manufacture Française d'Armes et Cycles de Saint-Étienne, connue ensuite sous le nom de Manufrance. Ce type de triporteur à cadre renforcé permet de transporter une charge utile de 80 kg. Le frein, qui agit sur la jante de la roue arrière, est actionné par un levier sous la selle. La caisse est décorée aux couleurs de Casino.

Autour de l'exposition

Programmation du Service des publics du musée

• Visites guidées de l'exposition les mercredis, samedis et dimanches et pendant les vacances scolaires

• Ateliers enfants les mercredis et dimanches et pendant les vacances scolaires

Meilleur grimpeur : 4-6 ans.
Arcimboldo vélo : 6-8 ans
À vos marques : 8-12 ans

• Tour de France - Spectacle de la compagnie Les Kipouni's
Le 17 juillet le Tour de France s'arrêtera à Saint-Etienne, à cette occasion la compagnie de cirque stéphanoise LES KIPOUNI'S jouera au musée un spectacle intitulé « Le Tour de France », à 19h, 19h45 et 20h30.

• Conférence-animation autour du thème l'homme et la machine dans le cadre de la Fête de la Science
Alain Belli, directeur du Laboratoire de Physiologie de l'exercice et du sport de Bellevue et Président du Pôle de Compétitivité SPORALTEC - Industrie Sport & Loisirs.

• Conférence d'André Vant, auteur de l'ouvrage « Le cycle en région stéphanoise, un siècle de savoir-faire »

• Exposition photographique « Vélos abandonnés, abîmés, détériorés »
du 30 mai au 31 août 2014

L'exposition de photographies de Marie Teyssot intitulée porte un regard sur la place du vélo dans la ville aujourd'hui.

Éditions

Cartographie des fabricants de cycles
En étroite collaboration avec la Direction des Services Informatique de la Ville de Saint-Etienne, le musée a conçu une cartographie interactive des anciens fabricants de cycles et pièces détachées ayant existé à Saint-Etienne. Cette base, nourrie des centaines d'entreprises ayant été membres de la Chambre Syndicale du Cycle pour la période 1898-1971, sera progressivement enrichie à partir d'autres sources (registres du Commerce, annuaires du cycle, etc.).

L'outil permet de localiser les entreprises sur des plans et photographies aériennes de la ville, avec la possibilité d'inclure différents paramètres de recherche (par nom, marque, type d'activité, date, etc). Pour chaque fabricant, l'utilisateur peut accéder à une notice historique et des fonds iconographiques. Cette base sera à disposition dans les salles d'expositions et accessible en ligne sur le site Internet du musée.

Le cycle en région stéphanoise, un siècle de savoir-faire
André Vant, Fage Editions.
Prix public : 28 euros
Format : 17,5 x 25 cm
304 pages
Relié
150 illustrations
Code Sodis : 7595978
ISBN : 978 2 84975 337 8

Le musée d'Art et d'Industrie

La collection de cycles du musée

Le musée d'Art et d'Industrie conserve la première collection française de cycles, avec près de 350 machines, parmi lesquelles figurent des pièces très rares, voire uniques. Cet ensemble offre un panorama complet et raisonné de toute l'évolution du cycle, de ses balbutiements jusqu'aux périodes actuelles.

La constitution de la collection cycles du musée est relativement récente. Elle débute au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, avec d'importants dons émanant de la Chambre Syndicale du Cycle et de la Manufacture Française d'Armes et Cycles.

L'enrichissement du fonds se poursuit en 1947, date à laquelle Albert Raimond, industriel stéphanois, fait don au musée d'un lot de pièces d'un intérêt exceptionnel : le « tas de ferrailles » de Paul de Vivie, dit Vélocio. Fondateur du cyclotourisme, Vélocio (1853-1930) menait d'incessantes recherches visant à améliorer le confort et l'efficacité des bicyclettes, en particulier dans le domaine des changements de vitesse. Il testait sans relâche les modèles des fabricants de l'époque, et mettait en pratique ses inventions sur ses propres bicyclettes. Ainsi, cette collection offre un témoignage unique de l'évolution du cycle, tant sur le plan des techniques que sur celui des pratiques.

Le musée d'Art et d'Industrie conserve également, en dépôt depuis 1950, des pièces issues du Musée de l'automobile et du tourisme de Compiègne. Il s'agit essentiellement de machines anciennes, considérées comme les ancêtres de la bicyclette actuelle, en particulier de précieux vélocipèdes.

Musée d'Art et d'Industrie
© Gil Lebois / Musée d'Art et d'Industrie
2013

Depuis cette époque, la collection ne cesse de s'étoffer, grâce à des achats ou des dons de cycles et de pièces détachées. La politique d'acquisition répond à plusieurs objectifs : compléter la représentativité des fabrications stéphanoises, comprendre les évolutions techniques émaillant l'histoire du cycle, rendre compte de la diversité des pratiques sportives, utilitaires ou de loisirs.

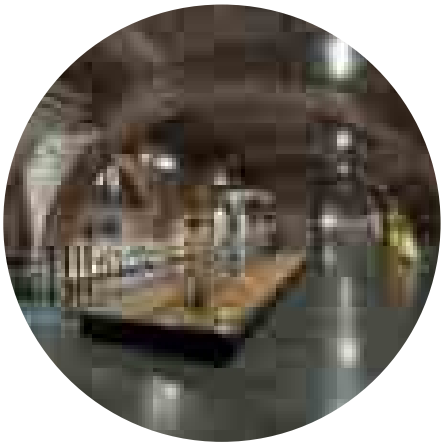
Parmi les objets conservés en marge des collections de vélos, le musée possède une collection de plus de 500 affiches publicitaires. Ce fonds représente une source d'études privilégiée : le libellé des marques, le graphisme, les indications sur les lieux de production et de vente sont des renseignements d'autant plus précieux que les archives d'entreprises sont rares et difficiles d'accès.

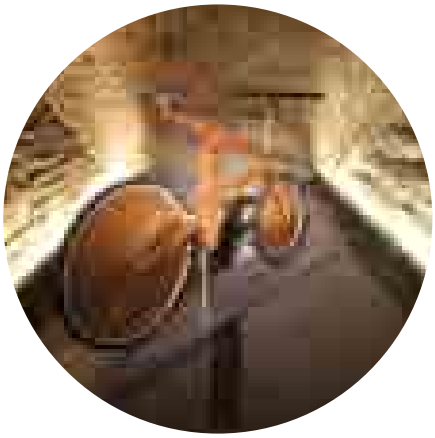
Recherche et réseaux

Le musée conserve un vaste fonds documentaire, constitué de documents souvent uniques : séries complètes de revues anciennes, catalogues de fabricants, programmes de courses, archives d'entreprises, auxquels s'ajoutent près de 1500 ouvrages anciens et actuels. Sont également conservées les archives de la Chambre Syndicale du Cycle et celles de la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT).

Le musée cultive également des relations privilégiées avec de nombreuses instances liées au cycle. Coté pratiquants, la FFCT est un partenaire incontournable ; coté chercheurs et historiens, le musée représente un centre de ressources unique, tant par la documentation que par les collections.

L'organisation conjointe de la Conférence internationale d'histoire du cycle par le musée et la FFCT en 1991, puis en 2008, illustre parfaitement les liens qui peuvent exister entre le monde culturel et l'univers sportif.





L'exposition permanente de cycles du musée
© Gil Lebois / Musée d'Art et d'Industrie 2013

« Spad » - Prototype de vélo urbain
Designers : Stéphane Bureaux et Jean-Louis Fréchin
Ecole Nationale Supérieure de Création Industrielle, Paris, 1989
Collection MAI
© Gil Lebois / Musée d'Art et d'Industrie 2013

Bicycle dit « Grand-bi »
Angleterre,
vers 1880
Collection MAI
© Gil Lebois / Musée d'Art et d'Industrie 2013

19

Crédits et remerciements

Commissariat général :
Nadine Besse, Conservateur en chef du patrimoine, directrice du musée d'Art et d'Industrie.

Commissaire :
Anne Henry, régisseur de la collection Cycles du musée d'Art et d'Industrie.

Commissaire administratif :
Christelle Chandy, administratrice du musée d'Art et d'Industrie.

Médiation :
Nathalie Siewierski et le service des publics du musée d'Art et d'Industrie

Recherches documentaires et iconographiques :
Blandine Helfre-Fond, responsable du service documentation du musée d'Art et d'Industrie
Marie Mdsigeorgis, responsable de l'iconothèque du musée d'Art et d'Industrie
Chloé Mercier, régisseur de collection au musée d'Art et d'Industrie
Eric Perrin, chargé du patrimoine industriel au musée d'Art et d'Industrie

Scénographie et graphisme de l'exposition :
Agence L Plus M, Lyon

Multimédias :
Hémisphère, Lyon
Direction des Services Informatique, Ville de Saint-Étienne

Création et déclinaison du visuel de l'exposition :
Atelier JBL, Paris

Communication
Lucie Texier – Musée d'Art et d'Industrie

Magali Anton – Direction des Affaires culturelles – Ville de Saint-Etienne

Elodie Billard – Direction de la Communication – Ville de Saint-Etienne

Cette exposition a été rendue possible grâce à la générosité des prêteurs.

En premier lieu :
Le Centre National des Arts Plastiques
La Ville d'Albertville
Le groupe La Poste

Les entreprises :
Stronglight
Rafer
Ledin

M. Jean Balouzet
M. Bernard Chaussinant
M. Dumas
M. André Sablière

Nous remercions enfin
Les généreux donateurs.
L' Association des Amis du musée d' Art et d'Industrie présidée par Christian Roche.
La direction des services informatique de la ville de Saint-Etienne
Les équipes du musée d'Art et d'Industrie.

Cette manifestation n'aurait pu avoir lieu sans le soutien de la ville de Saint-Étienne, du Conseil général de la Loire, de la DRAC Rhône-Alpes et du ministère de la Culture et de la Communication.

Eléments de roues libres
Catalogue Duban
– roues libres J. Moyne
Années 1950
Collection MAI

Informations pratiques

Horaires d'ouverture

Ouvert tous les jours de 10h à 18h.
Sauf les mardis et les 01/01, 01/05, 14/07, 15/08, 01/11 et 25/12.

Accès

Par la route
En venant de Lyon (A72) direction Firminy/ Le Puy (A47-N88), sortie Bellevue, puis suivre Centre 2 et musée d'Art et d'Industrie.

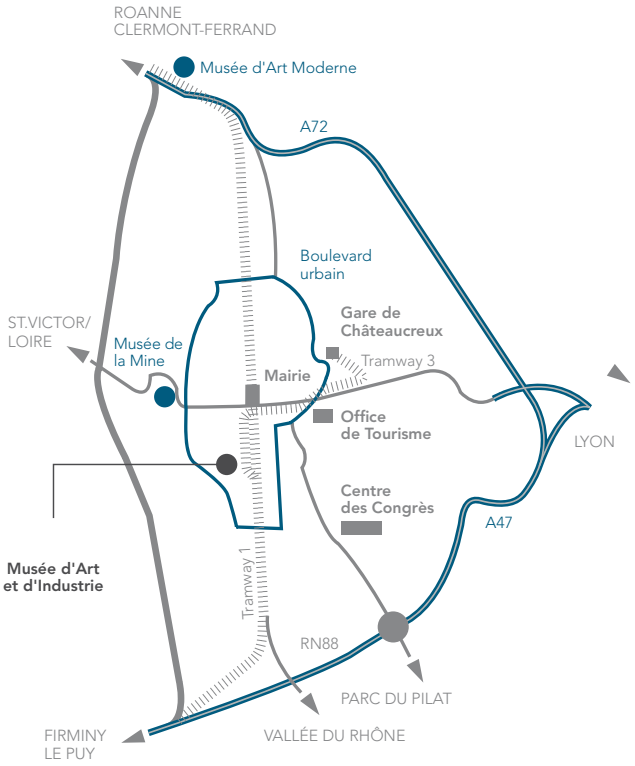
En venant du Puy (N88), direction Lyon, sortie Bellevue. Puis suivre Centre 2 et musée.

En venant de Clermont-Ferrand, D201 direction Firminy / Le Puy, sortie D3 Saint-Étienne Ouest, puis suivre Centre ville et musée d'Art et d'Industrie.

Parking
Parking extérieur au musée Place Albert Thomas ou Parking des Ursules à proximité.
Stationnement PMR dans l'enceinte du parc du musée. Accès facilité jusqu'à l'entrée du musée.

Par train
Gare de Chateaucreux :
À 2h45 min de Paris, Gare de Lyon (TGV direct).
À 50 min de Lyon.

Par tramway
Depuis la gare de Chateaucreux, Ligne T3, arrêt Bourse du Travail.
Depuis Saint-Étienne « Nord », Ligne T1, arrêt Bourse du Travail.
Depuis Saint-Étienne « Sud », Ligne T1 ou T3, arrêt Anatole France.



Contacts presse

Agence Verbatim
Florence Rosenfeld
01 44 61 70 26
florencerosenfeld@agenceverbatim.com

Elodie Vasseur
Elodievasseur@agenceverbatim.com
01 84 17 75 41

Musée d'Art et d'Industrie
Lucie Texier
04 77 33 83 38
lucie.texier@saint-etienne.fr