

monde de vitesse à Ostende, où elle acquiert le surnom de *la flèche humaine* ! Impossible également de ne pas parler de la cycliste professionnelle italienne Alfonsina Strada. Dès 1904, alors qu'elle n'a que 13 ans, elle participe à des compétitions nationales mixtes ou 100 % féminines. En 1924, elle devient la seule femme à avoir *officiellement* participé au Tour d'Italie sous le nom... d'Alfonsin ! Autre coureuse audacieuse : la Française Marie Marvingt. Après s'être vu refuser l'inscription au Tour de France, la cycliste s'élancera malgré tout, seule derrière le peloton masculin...



Marie Marvingt (1908-1962)

Tillie Anderson (1875-1965), coureuse américano-suédoise née en 1875 **vainqueur de 123 courses** sur les 130 qu'elle aurait disputées, sur piste et sur route. Beryl Burton (1937-1996) **pionnière du cyclisme au Royaume-Uni**.

Il faut attendre les années 50 pour que le cyclisme féminin commence enfin à être pris au sérieux. Les premiers Championnats du monde, sur route et sur piste, sont organisés en 1958, année de naissance de Jeannie Longo. Elle est une des premières femmes à avoir attiré l'attention des médias français sur le cyclisme professionnel féminin. Il faut dire que son palmarès est exceptionnel : 59 titres nationaux, 13 titres de championne du monde et un titre olympique !

Aujourd'hui

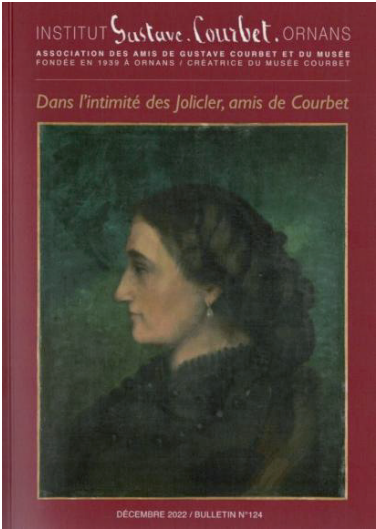
Ce n'est pas encore gagné et il reste du chemin à parcourir pour que toutes les femmes puissent faire du vélo un moyen de locomotion, de sport ou de loisir ! Certains groupes conservateurs politiques ou religieux en Inde, en Corée du Nord, en Iran, en Arabie Saoudite ou en Afghanistan tentent encore d'interdire à des femmes de rouler à vélo prétextant que les vêtements utilisés sont indécents ou parce que la pratique du vélo donnerait aux femmes trop de liberté : *une femme à vélo est trop libérée pour être une bonne épouse* !

Joël GUIRAUD



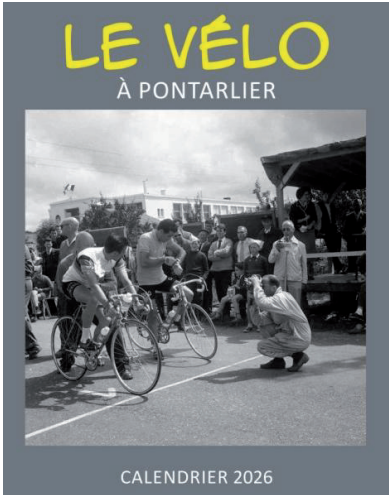
Editions

Le bulletin n°124 de l'Institut Gustave Courbet "**Dans l'intimité des Jolicler, amis de Courbet**" évoque à partir d'un fonds photographique de l'IGC (le fonds Patard), la famille Jolicler, originaire de Pontarlier et proche de la famille Courbet. Lydie Jolicler a été peinte à deux reprises par le maître d'Ornans et son époux Charles fut maire de Pontarlier (1881-1882).



Vous pouvez vous procurer ce numéro quasiment pontissalien auprès de l'Institut Gustave Courbet à Ornans, 6 rue de la Froidière, au prix de 10 € pour les Amis du Musée de Pontarlier (au lieu de 18 € en prix public). Vous pourrez aussi l'acquérir à la boutique du Salon des Annonciades 2025. Renseignements : institutcourbet@wanadoo.fr tél 03 81 62 04 97

A l'occasion de l'arrivée du Tour de France à Pontarlier le 26 juillet, les Amis du Musée éditent un **calendrier 2026** ayant pour titre « Le Vélo à Pontarlier ». A travers des clichés Stainacre, ce dernier rend hommage aux Cycles Mervil ainsi qu'au départ pontissalien d'une étape du tour en 1960. Ce calendrier sera en vente début juillet dans les bureaux de tabac Brenet, la Civette, la Galerie de la Halle ainsi qu'à la boutique du musée.



La Lettre des Amis du Musée de Pontarlier

Juin- juillet- août 2025

L'art est la preuve que la vie ne suffit pas

Cesare PAVESE (1908 – 1950)

Ecrivain italien



Pontarlier à la loupe

Les grattes bottes



Comme leur nom l'indique, les grattes-bottes étaient utilisés pour que les visiteurs puissent nettoyer les semelles de leurs chaussures avant d'entrer dans une maison. Jusqu'à la généralisation du pavé, les rues étaient souvent en terre battue ; et dans les villages, les trottoirs, - quand il y en avait -, étaient aussi en terre battue. D'où, en cas de pluie, de neige, ou de rues boueuses, l'obligation de nettoyer ses semelles de chaussures ou de bottes. Grattes bottes, grattoir, racloirs, décrotoirs à chaussures...ils peuvent porter des noms différents suivant les régions. Mais ils avaient tous la même utilité.



Leur saillie ne devait pas être trop importante, afin de ne pas occasionner de gêne pour les passants. Les tailleurs de pierre avaient trouvé la parade en les fixant dans une niche à l'aplomb des murs.

Leurs formes étaient d'une grande variété, souvent réduites à une simple lame de fer ou de fonte en de-



1

Ils étaient très répandus au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle mais un grand nombre de ces décrotoirs ont été récupérés comme métaux ferreux pendant la Seconde guerre mondiale. Ils ont aussi été supprimés au fil du temps, à l'occasion de travaux d'amélioration des rues, des trottoirs ou des aménagements de voiries.



2



3

Solidement scellé dans les murs des maisons, ce petit patrimoine a parfois pu résister (et résiste encore) au temps et aux travaux. Ces grattes-bottes restent des témoins discrets et pittoresques du paysage urbain et méritent d'être préservés au même titre que les heurtoirs ou les menuiseries de portes. Aujourd'hui, certains grattes-bottes ont même trouvé une autre fonction en étant utilisés pour attacher les vélos !

Regardez bien quand vous vous promènerez dans les rues de Pontarlier, vous pourrez voir des grattes-bottes encore en place à défaut d'être utilisés (photos 1,2,3).

Joël GUIRAUD

Histoire

Les femmes et le vélo

Depuis que le tracé du Tour de France 2025 est connu, c’est la fébrilité dans les rangs des aficionados pontissaliens de cette épreuve sportive mythique. Toutes les structures (associations, services municipaux, particuliers) veulent participer à ce qui doit être une fête et se mettent en quatre pour créer des animations, expositions, concerts, conférences… en relation avec le Tour de France.

Nous ne voulons pas être en reste dans les colonnes de cette LAM et nous nous joignons à l’enthousiasme général mais dans un registre un peu particulier puisqu’il y sera question des femmes face à ce curieux engin qu’est la bicyclette !

A noter qu’on a entendu, -encore récemment-, sur le sujet des femmes à vélo, des prises de position complètement machistes de la part de professionnels que l’on pouvait croire intelligents !

Le premier vélo, la draisienne, fait son apparition en 1817 et est breveté en 1818 sous le nom de vélocipède. Mais ce n’est pas encore un vélo puisque, s’il y a bien un cadre et des roues, il n’y a pas de pédales et les premiers cyclistes sont plutôt des marcheurs. La draisienne permettait seulement de se déplacer plus rapidement qu’à pied et en se fatiguant moins. Son inventeur parcourut 14.4 km en 1 heure lors d’un



record homologué.

Elle a été inventée en 1817 par un allemand, Karl von Drais, sous le nom de la *Laufmaschine* ou *machine à courir*, renommée draisienne en français. La première

version était faite surtout de bois et sa mécanique était très simple.

Mais la draisienne restait un « engin » assez cher que seules les personnes issues des classes aisées pouvaient s’offrir. Son usage était donc limité et, en plus, quasiment réservé aux hommes !

Différentes améliorations vont être apportées à la draisienne et les premiers vélocipèdes à pédales sont commercialisés vers 1867. Il faut cependant attendre la fin du 19^e siècle et le début du 20^e siècle pour que les vélocipèdes ressemblent à peu près à nos vélos actuels et puissent conquérir toutes les classes de la société. C’est à cette époque le moyen de transport et de déplacement le plus utilisé dans les villes, pour le travail comme pour les loisirs en Europe, en Amérique, mais aussi en Asie et plus particulièrement en Chine. Symbole de liberté et de mobilité, les vélos étaient un moyen de transport indépendant y compris pour les femmes qui l’adoptent dès les années 1890.

Un chemin semé d’embûches

Mais ça ne s’est pas fait sans les réticences des hommes et de certains médecins et moralistes qui persistaient à affirmer que la bicyclette présentait une menace pour la santé physique et mentale des femmes. De plus, elle encouragerait au dévergondage et à l'exhibitionnisme. On pensait par exemple que chevaucher une selle et se mettre en mouvement dans cette position pouvait conduire les femmes à développer des pratiques masturbatoires, absolument immorales à l’époque !

La femme grisée par le grand air, la vitesse, s’abandonne peu à peu à l’excitation ressentie, à la sensation de jouissance spéciale qui est peut-être la cause du plaisir éprouvée par elle sur une balançoire, sur les montagnes russes, plaisir qui souvent la conduit jusqu’à la volupté.

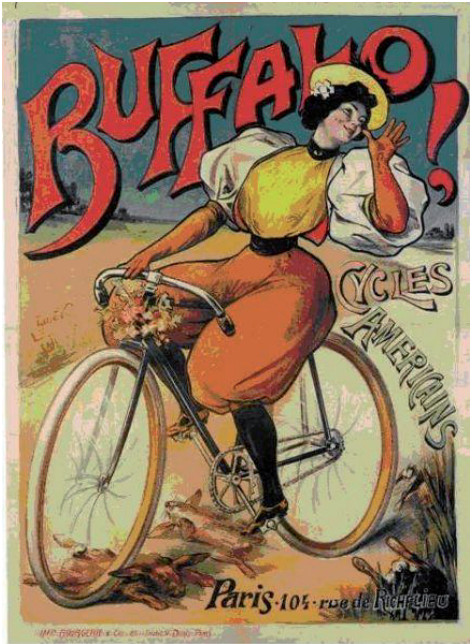
D’O’Followel, 1900, *Bicyclette et organes génitaux*

L’église, par la voix de certains curés, critiquait aussi parfois ce vent de liberté que pouvait apporter la pratique de la bicyclette au détriment de l’assiduité aux offices en donnant aux jeunes la possibilité de fréquenter les bistrots, les cafés, et autres lieux de rencontres et, forcément, de débauche !

Dans *L’hygiène du vélocipédiste*, le docteur Philippe Tissié écrit en 1888 que le vélo ne peut qu’entraîner ulcérations, hémorragies, maladies et inflammation chez les femmes qui font du vélo et il ordonne *que la femme abandonne donc le vélocipède au sexe fort*.

En 1903, le docteur Demeny décrète carrément que, *pour les femmes, le vélocipède sera toujours un appareil peu recommandable, une machine à stérilité*.

Mais puisque le vélo est synonyme de liberté et est interdit aux femmes, il devient naturellement un outil et un emblème du mouvement de libération de la femme en Europe et en Amérique du Nord. En 1892 naît le tout premier club féminin au monde, et c’est un club cycliste !



Les premiers coups de pédales féminins



Annie Londonderry (1870-1947)

En 1893 Tessie Reynolds parcours l’aller-retour entre Londres et Brighton (176 km) et, en 1894, Annie Cohen Kopchovsky dite Annie Londonderry laisse un mari et 3 enfants pour faire le premier tour du monde à vélo alors qu’elle n’a quasiment jamais fait de vélo ! Elle prend le départ le 25 juin 1894, à Boston, devant les marches du palais du gouvernement de l’État du Massachusetts et elle atteint Chicago, terme de son voyage, le 12 septembre 1895. Elle aura donc effectué son tour du monde en quinze mois. Le 20 octobre 1895, le New York World avait salué son exploit et déclaré qu’il s'agissait « du voyage le plus extraordinaire jamais entrepris par une femme ».

En 1896, (un an après le tour du monde d’Annie Londonderry) la militante des droits civiques et féministe américaine Susan B. Anthony déclarait : *Laissez-moi vous dire ce que je pense de la bicyclette. Elle a fait plus pour l’émancipation de la femme que n’importe quelle chose au monde. Je persiste et je me réjouis chaque fois que je vois une femme à vélo. Cela procure un sentiment de liberté et d’autonomie à une femme*.



Susan B. Anthony (1820 – 1906)

En 1896 toujours, à la tribune du congrès féministe de Paris, Maria Pognon (1844-1925), journaliste, porte un toast à *la bicyclette égalitaire et niveleuse par laquelle se fera l’émancipation de la femme*.

Une question de vêtements

Les vêtements féminins du XIX^e siècle n'étaient absolument pas adaptés à la pratique sportive, le port du pantalon étant réservé aux hommes, voire interdit aux femmes.

A son départ de Boston, Annie Londonderry portait une jupe longue qu’elle abandonna dès la première étape pour un pantalon bouffant féminin d'athlétisme, un bloomer, sorte de short féminin, beaucoup plus adapté pour pratiquer la bicyclette.

A l’origine, le bloomer est un vêtement masculin inspiré des tenues du Moyen-Orient. En 1851, il est choisi par Libby Miller pour se déplacer à vélo dans les rues de New-York. Le bloomer sera popularisé par la journaliste américaine Amelia Bloomer qui lui donna son nom définitif. Le bloomer permettait de libérer les femmes de leurs jupons et corset. Cette espèce de culotte bouffante deviendra dès la fin du XIX^e siècle, le costume officiel des clubs de cyclisme féminin.

Mais les femmes qui portent ce costume sont vilipendées, décriées, et harcelées dans la rue. En France, c’est un changement si profond des mentalités qu’il faudra l’enregistrer dans la loi : deux circulaires, en 1892 et en 1909, autorisent les femmes à porter le pantalon mais seulement *si elles tiennent par la main un guidon de bicyclette*.

Le vélo, instrument de liberté

Alors que l’automobile n’en est encore qu’à ses balbutiements le vélo permet aux femmes de s’échapper loin de la ville.



Jean Béraud, Le chalet du cycle, 1897, H/T

Les compétitions

Dès 1868, certaines compétitions ont néanmoins été ouvertes aux femmes et le chroniqueur Jacques Mauprat déclarait dans *Le Progrès* du 21 avril 1895 : *Oui, la faible femme a fait ses preuves sur la bicyclette. Elle est arrivée à des performances très satisfaisantes ; et cela sans préjudice pour sa santé*.

Parmi ces premières championnes, il faut citer Marie Amélie Le Gall (1869-1918), connue aussi sous les noms de Lisette de Quintin, Mademoiselle Lisette ou Lisette Marton, championne du monde féminine cycliste en 1896.



Hélène Dutrieu (1877-1961) cycliste, motocycliste, coureuse automobile et aviatrice belge naturalisée française, célèbre pour ses acrobaties à vélo. Elle bat le record de l'heure sur piste en 1895 ; en 1896 et 1897, elle remporte le titre « officieux » de championne du