

DE LA DRAISIENNE AU VTT,

histoire de la bicyclette dans tous ses états...

L'an passé, dans le cadre d'une étude sur l'École, j'ai eu le grand plaisir d'évoquer aux élèves du Cours Moyen de notre commune, notre vie de petits écoliers d'avant-guerre.

La rencontre avait été préalablement bien préparée. Je dus répondre à une bonne vingtaine de questions, toutes aussi pertinentes les unes que les autres.

Un élève me demanda avec intérêt : « Faisiez-vous des sorties scolaires à vélo ? »

« Avant 1939, rares étaient les enfants qui possédaient leur bicyclette personnelle avant l'âge de treize ans. Deux élèves seulement venaient à l'école à vélo : un des Fougères et un autre de la Charolière. Tous les autres faisaient le trajet à pied que ce soit depuis Thoré, Mesvres, Vaux ou les Cartes. »

Ma réponse sembla les étonner et me donna l'idée de leur faire découvrir que cet admirable moyen de locomotion très prisé aujourd'hui est le fruit d'une multitude de recherches. C'est une chose que nous oublions quand, jeunes ou moins jeunes, nous enfourchons notre légère machine et pédalons à cœur joie.

C'est pourquoi, je me suis décidé à leur conter cette longue évolution, à laquelle ils doivent la chance de pratiquer ces sorties cyclistes, sous la surveillance attentive de leurs Maîtres et de leurs accompagnateurs dévoués.

J'espère que cette narration ne sera pas trop fastidieuse et qu'elle rappellera aux aînés, de vieux souvenirs qu'ils auront plaisir à évoquer en famille.

Et maintenant, en selle ! Fonçons tête baissée dans la préhistoire de la bicyclette !

La Draisienne qu'on appelle aussi Célérifère est l'ancêtre du vélocipède.

CELERIFERE



Son inventeur, un ingénieur allemand, le baron DRAIS réalisa en 1817 « un instrument de locomotion à deux roues reliées par une pièce de bois sur laquelle on montait à califourchon et que l'on faisait avancer par l'action alternative des pieds sur le sol ». Perfectionnement notoire : ce véhicule était muni d'une direction à pivot.

Mon vieux Larousse de 1930 précise : « la draisienne fût surtout en vogue en 1818 ».

Elle connut un certain succès au Royaume Uni et aux États-Unis.

La propulsion pédestre en limite l'emploi. Les recherches s'orientèrent vers la possibilité d'actionner les roues sans poser le pied à terre.

Une invention primordiale : LA PÉDALE

En 1861, un jeune apprenti serrurier de quatorze ans, Ernest MICHAUX, eût l'idée d'un bicycle dont la roue avant était mue par deux « pédivelles » (pédales par la suite) articulées sur le moyeu. Dix ans plus tard la Société produisait 500 vélocipèdes : des « Michaux ou Michaudines ». Commercialisés en France, ils furent exportés au Royaume Uni.

De « Michaux ou Michaudine » en Grand Bi...



La silhouette du « Michaux » à deux roues de même diamètre fût rapidement déformée. Déjà, on recherchait à améliorer la vitesse. Etant donné la conception de l'engin en service jusqu'alors, l'objectif fût d'augmenter le diamètre de la roue avant motrice. Par contre, le rôle de la roue arrière se limitant à assurer la stabilité, la

taille de celle-ci diminua.

Ne dit-on pas que certaines roues avant passaient les deux mètres de diamètre, ce qui n'était pas sans présenter de risque en cas de « soleil » par dessus la roue.

Néanmoins, le Grand-Bi était né. A la fin du XX^e siècle, il concourra encore parfois au succès des fêtes populaires (cavalcades de Bléré, de Mantelhan par exemple).

Avec des camarades, j'ai eu la surprise d'en découvrir un dans une cave où l'avait relégué son propriétaire. Nous l'avons regardé « religieusement », sans oser le toucher.

Dans ce milieu défavorable, il s'était sérieusement oxydé.

Si mes souvenirs sont exacts, le diamètre de la roue avant était environ d'un mètre trente et celui de la roue arrière de quarante centimètres à peine. Elles étaient munies toutes les deux de rayons métalliques, presque identiques à ceux de nos vélos actuels. Seuls, le cadre, le guidon et la selle avaient des formes qui nous semblaient « bizarroïdes ».

Nous apprîmes qu'il avait appartenu à l'épicier du Bourg, décédé depuis plusieurs années, un précurseur pour la campagne !

Je pensais avoir affaire à un des premiers Grand Bi ; l'épouse du propriétaire chez laquelle je me rendis avec ma grand-mère, son amie, me détrompa. Elle avait manifesté le même intérêt que son mari pour les vélocipèdes. Elle m'apprit qu'il s'agissait d'un modèle « allégé ». Jantes et fourches étaient creuses, alors que dix ans plus tôt, le premier Grand Bi avait été construit en bois avec des rayons rappelant ceux de nos voitures à chien, encore en service à cette époque. Peu après les bandages en caoutchouc apparurent.

Dernièrement, j'ai découvert dans les Mercuriales des Antiquités de 1999, un Gand Bi, fin du dix-neuvième siècle coté 1 700.00 €. J'ai eu une pensée pour celui qui pouvait être son frère jumeau.



1870-1875 Sombres jours ! Triste Quinquennat !

Bien qu'ayant réalisé un progrès considérable en 1869 en lançant un bicycle à chaîne, l'industrie française du cycle va « décrocher », suite à une situation intérieure désastreuse. La reprise en main n'aura guère lieu qu'après 1875.

Par contre, ce fut la période où l'industrie concurrente britannique fit les plus grands progrès. Dès 1870 James STARLEY, fabricant de machines à coudre créa un modèle allégé et perfectionné de bicycle. C'en était fait, les Anglais nous avaient damé le pion ! Ils devenaient les leaders incontestés en la matière. Nous avons eu beau lutter désespérément par la suite, ils conservaient toujours « une mesure d'avance ».

Un bicycle de sécurité ou de sûreté outre Manche ! « Rover Safety bicycle » de STARLEY

En 1874, alors que nous pensions encore nos plaies de guerre, les ateliers britanniques créèrent le Bicycle de sûreté. Pour remédier aux risques de chutes occasionnés par la grandeur surdimensionnée de la roue avant du Grand Bi, ils ramènent les deux roues au même diamètre et relient par une chaîne, le pédalier au moyeu de la roue arrière. Seule différence notable avec nos vélos actuels : son cadre en croix.



Progrès techniques, petits plus primordiaux

Entre 1870 et 1890, plusieurs applications techniques concourent à l'amélioration du confort des usagers. La triangulation des cadres assurent la solidité, le roulement à billes vient remplacer le pignon fixe, les jantes creuses favorisent le maintien des bandages.

Bicyclettes et « Petite Reine »

Progressivement la légèreté gagna le bicycle. D'usage simple, dès 1885, on lui appliqua le diminutif de « bicyclette ». Plus doux à l'oreille, plus élégant, c'était manifester l'affection que d'emblée, les usagers témoignaient à cette nouvelle invention. Néanmoins, pour l'associer à l'idée de vitesse, on continue à l'appeler vélocé (rapide) jusqu'à la fin du 19ème siècle, date à laquelle il fut supplanté par vélo. En 1890, un journaliste enthousiaste du « Figaro » inventa l'expression : la « Petite Reine », toujours en usage de nos jours.

A la recherche du Confort

Véritable révolution en 1889 l'Écossais John Boyd DUNLOP, vétérinaire à Belfast, inventa le pneumatique et la chambre à air à valve, équipement qui allait avantageusement remplacer les bandages pleins. Un an plus tard, Édouard MICHELIN imagine le pneu démontable pour bicyclette. Un grand progrès ! Hormis le changement de vitesses inexistant, tous ces perfectionnements rendirent les bicyclettes de 1890 quasi identiques aux nôtres. Elles devinrent, grâce à la Révolution Industrielle, un produit accessible à tous.

L'évolution sociale

L'évolution sociale qui avait débuté dix ans plus tôt par la fondation de l'Union Vélocipédique de France, connût alors un essor important. « La folie de la bicyclette » se manifesta au sein du peuple.

Les femmes ne restèrent pas étrangères à ce phénomène, malgré une certaine réticence dont elles triomphèrent victorieusement. Habitues à voir les cavalières en amazone, les bourgeois bien pensants regardaient avec mépris ces dames assises à califourchon, « comme des hommes », suprême insulte. Il fallut le XX^{ème} siècle pour qu'elles disposent d'un modèle de cycle adapté dit : « de dame ». A la belle époque, pour être plus à l'aise, elles abandonnèrent leurs « froufrous » au bénéfice d'un « pantalon bouffant, comme un zouave » (chanson d'époque). On prétendit que la bicyclette avait participé à l'émancipation de la femme. En 1891, la course Paris-Brest-Paris obtint un tel succès qu'en souvenir, les pâtisseries réalisèrent ce bon gâteau circulaire comme une roue : « le Paris-Brest ». En 1893, moins appréciée que le dessert précédent, le Ministre des finances institua une taxe annuelle sur les vélocipèdes. Plus dure à digérer, je vous en reparlerai tout à l'heure. En 1903, le Tour de France fut créé par Henri DESGRANGE, directeur du journal l'Auto. Comportant à l'origine 6 étapes pour 2428 kms et 60 participants, il attint ces dernières années une moyenne de 3440 kms pour un prologue et 20 étapes et la participation de plus de deux cents coureurs de nombreuses nationalités. En 1911, pour la première fois, il franchit les cols des Alpes; un des coureurs expérimenta un dérailleur inventé quelques années auparavant. L'organisateur en interdit l'usage de 1912 à 1937. Ce fait justifie l'expression de « forçats de la route », souvent employée. 1905 fut, dit-on, l'année de l'avènement du dérailleur et 1923, celle du « Simplex ». Efficaces, ils ont sans cesse été perfectionnés avant de devenir ceux qui équipent les vélos de course actuels ou même les VTT ou VTC.

1914-1918

Quelques années avant la grande guerre, un officier avait conçu un vélo pliant. Il vint alourdir le paquetage des fantassins. Classique ou pliant, il est certain que durant la longue Guerre des Tranchées, le vélo fut un bon moyen de liaison.

Bicyclette et loisirs – 1936 : Premiers congés payés. « La Touraine à deux pas de Paris »

Pendant les trois ans qui précédèrent la seconde Guerre Mondiale, les ouvriers parisiens profitent des quinze jours de congés payés qui venaient de leur être accordés, vinrent à la découverte des Châteaux de la Loire. Leurs finances étant réduites, la bicyclette était le moyen économique de se déplacer. Gamins, nous prenions plaisir à les voir passer en famille, sur la RN 76, lourdement chargés, tractant parfois une remorque légère où prenaient place les enfants. Nous les saluions au passage. Ils nous répondaient d'un signe de la main.

Mai et Juin 1940 – l'Exode –

Pour fuir devant l'invasion ennemie, la bicyclette vint au secours des réfugiés qui, dans leur désarroi avaient eu recours aux véhicules les plus hétéroclites. Les militaires français, en débandade, l'utilisaient pour tenter de rejoindre leurs unités d'affectation. Triste spectacle ! Dans les jours qui suivirent, les troupes hitlériennes mirent à sac le parc privé des cycles. Les fantassins fatigués de marcher ou les pelotons cyclistes dont les machines ne voulaient plus « marcher », volèrent de nombreux vélos. Butin de guerre ! Ce n'était qu'un début. Au cours des quatre années d'Occupation, nous allions connaître les rationnements de tous ordres. L'alimentation fut rigoureusement contingentée. Les objets d'usage courant disparurent des rayons des magasins. Pour les obtenir, il fallait posséder des « consommables ». Ceux-ci étaient attribués prioritairement aux professionnels. Tous les métaux, les caoutchoucs, les carburants, etc étaient réquisitionnés pour le Grand Reich ! Dès 1941, il devint impossible de se procurer une bicyclette neuve, des pneus, des patins de frein ou des accessoires de réparation. J'en fus victime. Mon grand-père ne pût pas m'offrir dans les délais, la bicyclette promise. Je fis contre mauvaise fortune bon cœur. Mon cas était très courant. Nous étions tous logés à la même enseigne. Pour remédier aux pénuries, le système D, cher aux Français, revint à l'honneur. Les pneumatiques redevinrent les bandages d'antan grâce à

un vieux tuyau d'arrosage arrimé sur la jante. A défaut, les bricoleurs réalisèrent les guirlandes de bouchons de liège reliés par un fil de fer central. Elles remplissaient la même fonction mais étaient de plus courte durée.

Le plus dur fut, sans contredit, la pénurie alimentaire qui frappait très durement les citadins, les parisiens, tout particulièrement. Avec « l'élevage familial » on se débrouillait plus facilement à la campagne. Là encore le système D joua. J'ai eu à dire à cette époque qu'un couple venait régulièrement en tandem depuis la capitale effectuer son ravitaillement à Civray et environs, sur quarante huit heures. L'absence totale de carburant nous avait contraint à copier les vélos-poussettes asiatiques et à réaliser des vélos-taxis. Il s'agissait d'une remorque légère aménagée pour le transport de deux voyageurs et éventuellement de leurs bagages. En 1943, de passage à Paris, je les découvris aux portes des gares et sur les grandes places.

J'eus encore plus de plaisir à découvrir le spectacle qui me fut offert à l'hippodrome de Longchamp. Plusieurs élégantes turfistes, coiffées de larges chapeaux, descendaient « précieusement » de leurs curieux véhicules sous le regard malicieux du public présent quand l'une d'entre elles s'échappa après avoir malencontreusement heurté la barre transversale de la remorque. Sa chute entraîna une cruelle hilarité générale. En 1941, je m'étais moi-même improvisé conducteur de vélo-taxi. Parisienne de naissance, ma mère n'avait jamais fait de vélo. Nous avions un rendez-vous après la fin des cours, pour mon inscription au Cours Complémentaire de Montrichard. Pour pallier à l'absence de transport public, nous avions emprunté la remorque de l'épicier du Bourg. Par nécessité, il utilisait pour faire l'approvisionnement de sa boutique à Bléré et à Tours. Il disposait d'un système d'attelage fixe sur le tube de sa selle. A défaut, je l'avais remplacé par un vulgaire fil de fer. Pour plus de confort j'avais installé un siège garni d'un coussin. Ma passagère y prit place. Je pédalais avec l'ardeur de mes jambes de treize ans quand, dans la descente de bourg de Chissay, la remorque se détacha... Ma mère fit un magnifique « soleil » et se « couronna » les deux genoux. Bas de soie arrachés, vêtements fripés, elle ne se sentait pas à l'aise pour converser avec Monsieur le Directeur, malgré tout le soin qu'elle apportait à masquer le désastre. Mauvais souvenir ! Moins d'un mois après cet incident ou accident, elle roulait convenablement sur une bicyclette d'occasion qu'elle avait réussi à se procurer à un prix raisonnable. Ne dit-on pas qu'« A quelque chose malheur est bon ? » Pauvre maman !

6 Juin 1944

Les parachutistes anglais sont largués dès minuit à l'Est de Caen. Une de leur mission consiste à s'emparer de « Pégase Bridge ». Comme les combattants de 14-18, ils sont dotés de vélos pliants. Ont-ils été à même de les utiliser ? La relation des récits historiques nous permet d'en douter.

1950 – L'après-guerre –

Loisirs populaires. Les automobilistes sont encore peu nombreux. Après plus de quatre ans d'Occupation, les citadins éprouvent le besoin d'air pur. La bicyclette est le moyen idéal pour atteindre leur objectif. On voit renaître les groupes de cyclistes d'avant guerre. Ce fut la période faste du cyclotourisme. Progressivement, au grand dépit des inconditionnels, il s'est trouvé relégué au second plan par l'automobile. L'industrie du cycle en subit les répercussions et s'orienta délibérément vers la fabrication de modèles pour enfants, restée marginale jusqu'alors. Ce ne sont pas nos « petites têtes blondes » qui vont s'en plaindre ! Quelques années plus tard, ces mêmes fabricants tentèrent le lancement du « Mini-Vélo », copie du vélo-pliant des parachutistes. Le succès fut immédiat mais de courte durée.

1958 – Une bonne nouvelle pour les cyclistes –

La taxe sur les vélocipèdes en vigueur depuis 65 ans est supprimée. Je m'étais engagé au passage de vous en entretenir. Je m'acquitte de ma promesse. Symbolisée par ce qu'on a toujours appelé une plaque de vélo, cette taxe se présentait à l'époque où je l'ai connue, sous la forme d'un rectangle de métal portant le poinçon du Ministère des Finances. Sa taille était

approximativement de 2.5 cm sur 5 cm. Chacune de ses extrémités était perforée de manière à pouvoir la fixer sur la potence du guidon. Succédant au modèle en service de 1923 à 1930, un nouveau modèle, presque similaire sortit tous les deux ans de 1930 à 1941 : années impaires en laiton, années paires en métal blanc. En 1941, pour satisfaire les besoins en cuivre de l'occupant allemand, elles furent fabriquées en métal blanc. En 1942, restrictions obligent, elles furent imprimées sur du carton, fac-similé de la plaque en métal. De 1943 à 1948, elles se présentèrent sous la forme d'un timbre à coller sur un support. De 1949 à 1958, elles devinrent un formulaire nominatif de cinq couleurs différentes que remplissait consentieusement le préposé de la Recette Bureliste. Le montant de la taxe fut très variable passant parfois du simple au double : six francs en 1924 et douze francs en 1926. Après cette petite parenthèse, reprenons nos pédales ! De la randonnée pépère aux compétitions sportives les plus ardues, le vélo permet de multiples pratiques. Il en est une qui se situe entre les deux extrêmes et qui recueille tous les suffrages de nos jeunes amis : le VTT (Vélo Tout Terrain) et ses diverses disciplines. Ce sport ne m'étant guère connu que par d'amicaux bavardages avec des adeptes qui m'ont fait part de leurs joies ou de leurs déceptions, je conseillerai aux aînés intéressés de les contacter avant de prendre le risque de les imiter. A titre d'information, je vais vous en rappeler les origines.

Le VTT vit le jour vers 1970 en Californie. Les premières courses de descentes eurent lieu en 1976 au Nord de San Francisco. En mai 1983, il gagna la France ; une association fut fondée, les épreuves débutèrent. Depuis lors, son succès va toujours grandissant. Nos écoliers n'y sont pas restés étrangers et apprécient cet exercice physique, très proche de la randonnée. Nous venons de les quitter attentifs sur les bancs de l'école ; nous les retrouvons piaffant d'impatience au pied de leur monture. Nous pensons avoir bouclé la boucle et pourtant cette histoire est loin d'être terminée. Elle suscite un intérêt croissant au sein de notre continent.



Un réseau dit « Véloroute transeuropéen » est en cours de constitution pour que les cyclistes puissent se déplacer sans danger au travers de toute l'Europe. A notre porte, le projet Loire à Vélo prend forme. A court terme, il présentera d'ici peu un itinéraire cyclable de 800 kms reliant CUFFY, village du Cher à Saint BRÉVIN LES PINS et sa station balnéaire voisine, en Loire Atlantique. Je vous souhaite d'en profiter. A plus long terme, avec quelques tours de pédales supplémentaires, vous pourrez rejoindre la Mer Noire et ses plages par l'Euroroute des Fleuves, n° 6 en longeant les cours de Rhin et du Danube. La Loire à vélo en est un des maillons.

En selle ! Bon courage !

Robert GODEAU
Ancien Adjoint au Maire
de Civray-de-Touraine