

1817

A deux roues et deux pieds

Le baron allemand Karl Drais von Sauerbronn invente un ersatz de cheval : la « machine à courir », mieux connue sous les noms de « draisienne » ou « vélocipède ». Il s'agit de deux roues fixées à un cadre en bois par l'intermédiaire de deux fourches. L'utilisateur propulse l'engin avec ses pieds. « Cette draisienne s'adresse aux nobles et aux bourgeois. Paysans et ouvriers n'ont pas les moyens de s'en procurer », souligne Philippe Tibesar, propriétaire du Musée du cycle de Weyler (Arlon).

1861

Et la pédale fut

Le serrurier français Pierre Michaux améliore la draisienne en la munissant de manivelles disposées à droite et à gauche de l'axe de la roue avant. Les pédales sont nées. L'inventeur s'inspire du principe de la meule, avec l'aide de son fils Ernest, qui reproche à la draisienne son inconfort. Il faut en effet garder les jambes en l'air quand on s'est élancé avec son deux-roues. « Michaux est un artisan, pas un homme d'affaires. Il n'a pas déposé à temps son invention et se la fait dérober par des industriels, note Philippe Tibesar. Il a d'ailleurs fini sa vie dans la misère. »

1870

L'excentrique grand bi

Comment améliorer le modèle de Michaux ? « En agrandissant la roue avant, répond Philippe Tibesar. Comme un tour de pédale équivaut à un tour de roue, plus le diamètre de la roue avant augmente, plus grande est la distance parcourue à chaque coup de pédale. » C'est ainsi que le grand bi a vu le jour. Avec sa roue avant hypertrophiée (jusqu'à 3 m de diamètre !), il nécessite une excellente condition physique et un sens de l'acrobatie pour être mû.

1885

La trinité « chaîne, pneu et cadre »

En une grosse dizaine d'années, la petite reine bénéficie de trois avancées majeures. En 1885, elle reçoit sa chaîne, qui lui offre une démultiplication de vitesse rendant caduc le recours à une roue surdimensionnée. Trois ans plus tard, l'Écossais John Boyd Dunlop, inspiré par les boyaux d'animaux, munit les roues de pneus gonflables, perfectionnés par Edouard Michelin en 1890. A la même époque, le cadre de vélo en triangle voit le jour.

2000

La révolution électrique

Introduction du changement de vitesse, allègement du cadre, amélioration de la position du cycliste... Le XX^e siècle apporte toute une série d'améliorations à la bicyclette de la fin du XIX^e. Depuis une quinzaine d'années, c'est l'assistance électrique qui constitue la plus forte avancée technologique au profit du deux-roues. Inventé en 1937, relancé à la fin des années 70 et actuellement en évolution constante grâce au progrès des batteries, « le vélo électrique redynamise les ventes », constate Philippe Tibesar. Il séduit les cyclotouristes âgés, les sportifs tricheurs et les cyclistes urbains ne souhaitant plus arriver en nage à destination.

JULIEN BOSSELER

Il y a 200 ans, le vélo détrônait le cheval

- ▶ Depuis son invention, le deux-roues en a fait du chemin.
- ▶ D'exploit technique, il est devenu un vecteur d'émancipation sociale.
- ▶ Après avoir ouvert la voie à la voiture, il regagne du terrain depuis l'an 2000.

Sous ses airs de jouvenceau, le vélo fête ses 200 ans. Il aura mis moins d'un siècle pour s'imposer. Une réussite qui tient autant des progrès techniques que de l'évolution de la société.

A son apparition, le vélo est une affaire de bourgeois. Les nantis s'arrachent cette curieuse machine (la draisienne) qui permet à l'homme de rivaliser de vitesse avec le cheval. Quant aux classes sociales plus basses, elles devront patienter une centaine d'années avant d'enfourcher un vélo.

Au sortir de la Première Guerre mondiale, et avant que se déclenche la Seconde, c'est véritablement l'âge d'or du vélo utilitaire. L'engin se démocratise. Flash-back. Entre 1870 et 1890, il fallait plusieurs jours de travail pour construire une seule monture à la roue avant prédominante. Seuls les bourgeois, à nouveau, pouvaient se permettre d'acheter ce dangereux grand bi. Mais dès l'entre-deux-guerres, les bicyclettes à l'allure déjà moderne – des airs de vélo hollandais actuel, avec frein à tringles à la place de freins à câbles – sont produites à un grand nombre d'exemplaires. Le prix à l'unité chute. Le vélo devient enfin accessible aux ouvriers. Ils l'utilisent pour se rendre à l'usine.

Tous les corps de métier se servent alors du vélo. Le dépanneur sanitaire, avec son sac en cuir rempli d'outils sur le dos. Le marchand de fruits et légumes. Le garçon de boucher qui place la viande à livrer dans un panier en osier à l'avant du vélo. Le garçon boulanger tractant une petite charrette fermée où reposent ses pains.

Le vélo devient aussi le véhicule pour partir en vacances. « En 1936, pour la première fois, les travailleurs bénéficient d'une semaine de congés payés. C'est à vélo qu'ils partent passer une semaine à la mer ou à la campagne, explique Philippe Tibesar, conservateur du Musée du cycle de Weyler. Le tandem est alors très populaire car il permet d'emmener toute la famille : le père et la mère sur les selles ; un ou deux

enfants ainsi qu'une valise dans une petite charrette attelée au tandem. »

Mais à la suite de la Seconde Guerre mondiale, le vélo redevient le parent pauvre des moyens de locomotion. Après avoir contribué au développement du réseau routier, il est supplanté par les vélomoteurs et les voitures. La bicyclette se cantonne alors au sport et aux loisirs.

Voie royale à Copenhague

Néanmoins, depuis les années 2000, la pratique du vélo utilitaire connaît un renouveau. C'est que le tout à la voiture, privilégiée pendant plus d'un demi-siècle, révèle un côté bien sombre : les embouteillages paralysent les villes en même temps qu'ils les assourdissent et les font suffoquer par leurs gaz d'échappement. Parallèlement, le coût du pétrole flambe alors que l'huile de gambettes reste gratuite. Au changement de millénaire, Copenhague ouvre une voie royale au vélo cargo. Ils seraient désormais plus de 60.000 à sillonner la ville, pour effectuer des livraisons commerciales mais également comme moyen de locomotion des familles. Une tendance qui s'installe peu à peu à Bruxelles.

Par ailleurs, pour se rendre au boulot, nombre de navetteurs usent d'un vélo pliable. Loin d'être une nouveauté, l'engin fut créé en 1892 par un Français, le capitaine Gérard, et mis au point par Peugeot pour le secteur militaire.

Car oui, le vélo a fait la guerre. Plusieurs infanteries cyclistes font leur apparition dès la fin du XIX^e siècle. « En 14-18, lorsqu'il n'y avait plus de caoutchouc pour les pneus, il fallait trouver des solutions. Les militaires ont par exemple roulé avec des roues à ressorts en fer », explique Roger Wéry, conservateur du Musée du cycle à Amay. Les carabiniers-cyclistes belges ont participé à la première victoire alliée contre l'Allemagne. C'était la bataille de Haelen, le 12 août 1914. ■

LÆTITIA THEUNIS



23044010



À PD
€499*
A/R

A STAR ALLIANCE MEMBER  **20 YEARS**

LES ÉTATS-UNIS À UN PRIX DE RÊVE.

L'aller-retour pour New York, Washington et des dizaines d'autres destinations aux États-Unis est à partir de €499*.

brusselsairlines.com
ou votre agence de voyages.



brussels airlines

* Conditions : voir brusselsairlines.com. Réservez avant le 26 juin 2017.