

Histoire de la bicyclette

De la Draisienne à la Michauline

1818 - 1861

C'est au baron allemand KARL VON DRAIS que l'histoire doit son premier vélo. Touche à tout inclassable, à la manière d'un Léonard DE VINCI, il se livre à une passion ruineuse pour les inventions (tel le "piano pour écriture rapide", ancêtre de la machine à écrire). Son nom restera célèbre grâce à l'invention de la "draisienne" (brevet déposé en 1817).

Le Baron DRAIS obtient sa patente en 1818, et fait connaître sa machine au-delà du petit Duché de Bade. Il choisit Paris pour faire la démonstration de sa "machine à courir", déjà nommée vélocipède, mais qui restera longtemps connue sous l'appellation de "draisienne".

La draisienne est un vélocipède en bois, constitué de deux parties : le cadre et le train de direction sur la roue avant directrice. Elle pèse 22 kg, et l'on découvre ainsi qu'il est possible de tenir en équilibre sur deux roues.

Cet engin, lourd, qui manque de maniabilité, est inadapté aux routes de l'époque.

Malgré ses défauts et le peu de succès obtenu lors de sa présentation à Paris, les copies se multiplient tant en France qu'outre-Rhin.

BREVET D'INVENTION

« La vélocipède est une machine inventée en vue de faire marcher une personne avec une grande vitesse, en rendant sa marche très légère et peu fatigante par l'effet du siège qui supporte le poids du corps et qui est fixé sur deux roues qui cèdent avec facilité au mouvement des pieds... »

(texte déposé à l'INPI à Paris fin 1817.)



La draisienne (brevet INPI)

ArmorScience

En Angleterre, Denis JOHNSON achète le brevet, et réussit à commercialiser de façon significative ce premier vélocipède.

Durant les décennies suivantes, les inventions individuelles ne manquent pas, mais il faut attendre 1861 pour voir apparaître la machine de MICHAUX père et fils.

Plus de quarante années séparent l'invention du "vélocipède" du baron DRAIS, de celle de Pierre et de son fils Ernest MICHAUX.

Pierre MICHAUX, après avoir été apprenti, devient "premier forgeron", et comme tout bon compagnon, il effectue son "tour de France" qui l'amène jusqu'à Saint-Brieuc. Il s'y installe quelques années, épouse une bretonne, Marie CAURET. Deux de ses enfants naîtront en Bretagne, dont Ernest, qui va collaborer activement au développement du vélocipède.

C'est sur une draisienne, rare à l'époque, que Pierre MICHAUX et son fils adaptent leur découverte.

Grâce à la fixation de manivelles et de pédales sur la roue avant du vélo, la



Ernest Michaux en 1868

progression peut désormais sans reprendre contact avec le sol.

La michauline est née.

L'époque des premières courses

1868 - 1900

Les courses de vitesse se développent et les grandes villes disposent de leur vélodrome. La première course de vitesse est organisée en 1868 par les Frères OLIVIER. Profitant du succès de l'Exposition Internationale de novembre 1869, ils organisent la première course de fond Paris-Rouen, le 11 novembre 1869. Cette course est gagnée par l'anglais James MOORE, déjà célèbre pour ses nombreuses victoires sur les pistes parisiennes l'année précédente.

En cette fin de siècle, la bicyclette est techniquement assez évoluée pour permettre des courses plus longues telles que LE TOUR DE FRANCE.

PARIS - BREST - PARIS, une première!

Le départ est donné le 6 septembre 1891, à 7 h du matin. Deux grands noms s'affrontent sur ce difficile parcours: Jiel LAVAL sur une CLEMENT à pneus collés DUNLOP et Charles TERRONT sur une HUNBER à pneus démontables MICHELIN.

Charles TERRONT arrive à Brest le 9 au matin, en 71 heures et 45 minutes.

Son vélo pèse 21kg, soit le double des grands-bis de compétition!

Cette course va provoquer le succès de la "Petite Reine". C'est une belle victoire humaine, mais c'est aussi la course dont les Frères MICHELIN sortent gagnants. La cause du cyclisme est gagnée et avec elle, la suprématie du pneu démontable MICHELIN.

En 1896, une bicyclette coûte trois mois du salaire d'un ouvrier. Vers 1910, son prix ne représente plus qu'un mois de salaire.

LA PRESSE

En même temps que se multiplient les courses de vitesse, se développe une presse spécialisée. Le journal "LE VELO" (de couleur verte) connaît une crise interne: le directeur, Pierre GIFFARD, qui est Dreyfusard, est en conflit avec son financier qui est anti-Dreyfusard.

En 1900, le jeune Henri DESGRANGES qui va ainsi pouvoir créer son propre journal en 1900, "L'AUTO-VELO" (de couleur jaune). La rivalité entre le "Vert" et le "Jaune" aboutit à un procès: l'"Auto-Vélo" doit réduire son titre à "L'Auto".

Pour fidéliser sa clientèle, Henri DESGRANGES relance la célèbre "Paris-Brest-Paris" en 1901. Cette course est remportée par Maurice GARIN en 52 h (contre 71 h en 1891). Elle confirme les progrès réalisés par les hommes et leur machine.

LE DÉCLIN

Cependant à la fin du 19^e siècle, le public se détourne du vélo au profit des courses automobiles: les vélocromes se vident, les spectateurs se font rares sur les routes de France. L'équipe de "L'Auto" fait alors le pari de se lancer dans une aventure qui dure encore.

L'idée est folle, mais c'est le début d'une épopée sportive fantastique avec sa cohorte de bonheurs et de malheurs dignes des HÉROUS qu'il portera au pinacle.



Charles Terront, vainqueur Paris-Brest-Paris

ArmorScience