

La bicyclette, toute une histoire...



...célérifère, vélocifère, vélocipède...

La véritable histoire de la bicyclette débute à la fin du 18^e siècle.

En pleine tourmente révolutionnaire, en juillet 1791, le public découvre dans les jardins du Palais Royal un cheval de bois transformé en moyen de locomotion adapté aux adultes : le *célérifère* qui roule grâce aux mouvements de jambes, en ligne droite car il n'a pas de système de direction.

On passe du célérifère au *vélocifère*, dont l'utilisateur s'appelle *vélocipède* puisqu'on le pousse avec les pieds. Le terme de vélocipède finit par remplacer celui de vélocifère pour désigner l'engin lui-même et non celui qui s'en sert.

Des jeunes gens, que l'on appelle alors *les Incroyables*, lancent la vogue du célérifère et organisent des courses sur lesquelles des parieurs misent de l'argent.



...le baron Drais, génial inventeur de la draisienne...

Le véritable inventeur de l'ancêtre de la bicyclette moderne est le baron allemand Karl Drais von Sauerbronn. Entre 1816 et 1818, il développe sa "machine à courir", munie d'un système de direction, appelée *draisienne*.

Drais parcourt en quatre heures les 50 km du trajet Mannheim-Kehl, alors qu'une diligence le fait en douze heures.

Il présente sa draisienne à Paris, reçoit un brevet et rencontre un énorme succès en France et en Angleterre.

Les premières écoles de conduite font leur apparition dès 1819. L'arrivée de la draisienne de l'autre côté de la Manche va entraîner toute une série d'inventions visant à la perfectionner. Par exemple, celle du forgeron écossais MacMillan, qui invente un système de pédales sur lesquelles on pose les pieds. Avec un mouvement de va-et-vient des jambes on actionne ainsi des tiges rigides fixées à des manivelles, elles même fixées à la roue arrière. Le pédalage permet alors la rotation de la roue.



...la « michauline »...

Lorsque son fils essaie une draisienne qu'il faut réparer, Pierre Michaux, serrurier constructeur de voitures à Paris, suggère d'installer des repose-pieds sur la roue avant "pour poser les pieds, adopte un axe coudé dans le moyeu de la roue et fais tourner celle-ci comme tu ferais tourner une meule". C'est ainsi que Pierre Michaux invente la *pédivelle* qui va devenir la pédale.

Le vélocipède des Michaux constitue le premier succès commercial de la bicyclette. Deux vélocipèdes furent fabriqués en 1861, puis 142 en 1862, 400 en 1865. En 1867 Michaux vend 1000 michaulines.

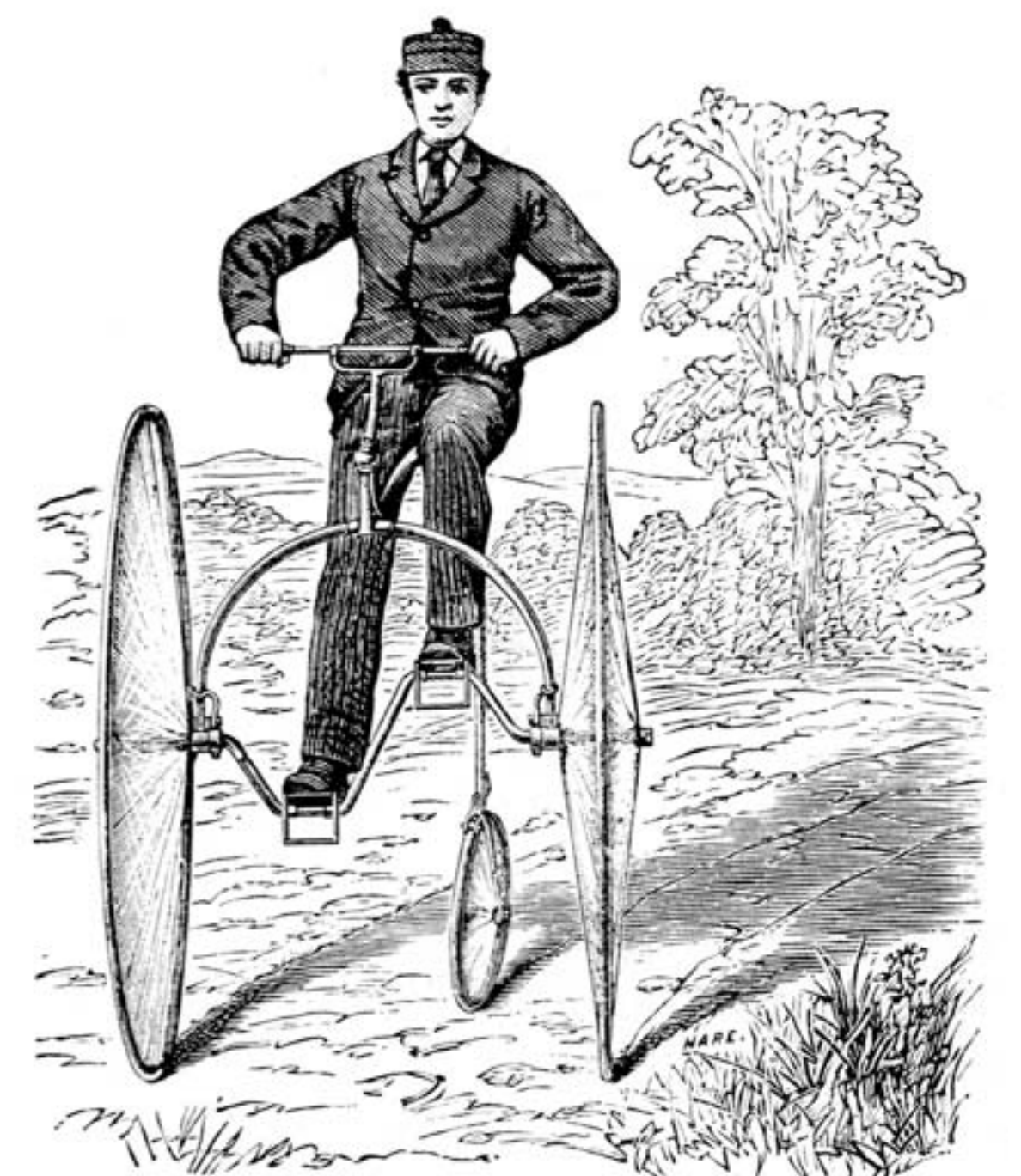
Dès 1869, des clubs de vélocipédistes sont créés, de même que le premier magazine spécialisé "Le Vélocipède". Le vocabulaire s'enrichit d'un nouveau mot : *le bicycle*.

...Grand Bi, tricycle...

Pour rendre le vélocipède plus rapide, on imagine d'augmenter le diamètre de la roue avant. Celui de la roue arrière diminue, son rôle se limitant à permettre l'équilibre de l'ensemble. Ainsi naquit le *Grand Bi* dont les premiers modèles ont des roues en bois. Par la suite le Grand Bi prend aussi le nom d'*araignée*, en raison des longs et fins rayons d'acier de la roue directrice.

Si le Grand Bi recrute ses adeptes parmi les sportifs et randonneurs, tous les autres s'aperçoivent très vite qu'il ne peut pas être un moyen de transport quotidien; ils se tournent alors vers le rassurant *tricycle*.

Le succès commercial du tricycle au cours des années 1870-1880 s'explique par un large choix : chacun peut trouver le modèle qui lui convient, comme celui muni de deux selles côte à côte, le *Coventry Sociable*, qui permet de converser pendant la promenade.



Tricycle léger de 1880.



Sociable 1886.

Des courses de Grands Bis sont organisées, mais rapidement abandonnées à cause de trop nombreux accidents.