

Un moyen de transport pour tous



Le succès de la draisienne à Paris, puis en Angleterre, propulse Drais sous les feux de la rampe. Il fait comprendre que sa machine est utile, saine et pratique en organisant des démonstrations, comme celle du 5 avril 1818 dans les jardins du Luxembourg.



En 1867, l'année de l'Exposition universelle à Paris, la machine de Michaux "la michauline" s'est déjà imposée comme moyen de transport, d'autant plus à la mode que le prince Louis Napoléon Bonaparte compte parmi ses illustres adeptes. Cette année-là, la compagnie de Michaux, qui emploie 300 ouvriers dans un local de 10'000 m², vend 1000 michaulines.

Les manufactures de cycles sont nombreuses, tant en France qu'en Angleterre ou aux Etats-Unis, constituant l'une des principales branches d'activité industrielle dans le monde.

Initation au cyclisme.

En 1896, une nouvelle vague d'enthousiasme pour la bicyclette se dessine avec l'introduction de la roue libre, qui autorise le cycliste à laisser reposer ses pieds sur les pédales dans les descentes. En 1895, la France compte 300'000 bicyclettes, près d'un million en 1900.

Le vélo est à la mode tant auprès des sportifs que des aristocrates. Cependant, peu avant 1910, avec l'arrivée de l'automobile, ces derniers délaissent les deux roues...

Sport puis mode, la bicyclette devient pourtant le principal moyen populaire de transport individuel, adoptée tant par les travailleurs que par les touristes et les familles.



vers 1910



1936

Madame et Monsieur Parriaux, de Combremont, lors d'une sortie à Bière.



Lu pour vous...

L'Echo de la Broye du 8 octobre 1890

Le vélocipède et l'hygiène

Le docteur Richardson vient de publier, dans l'Asclepiad, un article où il énumère tous les torts que l'abus et même l'usage de cet ingénieux moyen de locomotion peuvent faire au vélocipédiste.

Ce n'est que lorsque le corps a atteint tout son développement qu'on peut sans danger se livrer à cet exercice. Le docteur Richardson affirme que ce n'est qu'à partir de vingt-un ans, l'âge de la maturité, que l'on peut devenir vélocipédiste impunément. Il pense que les écoliers ne devraient user du vélocipède, même pendant les vacances, qu'avec une extrême modération.

L'exercice prolongé du vélocipède amène une déformation de la charpente du corps : le haut du bras et l'avant-bras sont légèrement courbés... Les membres inférieurs, qui travaillent plus que les bras sont plus profondément atteints...

L'exercice du vélocipède altère la colonne vertébrale et toute la charpente ; il déforme également le pied, exagérant sa courbure et fatiguant les petits os des phalanges et des orteils...

Le docteur Richardson reconnaît pourtant qu'il n'a pas vu de désordres fonctionnels des muscles occasionnés par l'emploi du vélocipède. Il est vrai que les muscles mis à contribution grossissent quelquefois beaucoup. Cet élargissement des muscles est la principale altération produite par le vélocipède ; elle est en général circonscrite aux muscles des jambes et a pour effet de produire une démarche vacillante...

Le vélocipédiste, après avoir parcouru une distance fabuleuse, peut se coucher la conscience tranquille, mais il est rare que son appétit soit en proportion de la dépense de force qu'il a faite, et qu'il puisse dormir du sommeil du juste...

Le lendemain, il est capable de remonter sur son coursier mécanique, ses jambes travaillent d'elles-mêmes comme une manivelle, mais le corps et l'esprit sont las et harassés. C'est que, pendant la nuit, les membres inférieurs surmenés se sont refaits au détriment des autres parties de l'organisme : le cerveau, la digestion, tout le système musculaire, y compris les muscles de la respiration et du cœur, ont sérieusement pâti.

Le docteur Richardson conclut en déclarant que l'usage du vélocipède offre de très sérieux inconvénients, et qu'il devrait être supprimé en ce qui concerne les employés de commerce.

Aux vélocipédistes amateurs, il recommande de ne pas négliger la marche, de descendre toujours du vélocipède pour les montées, surtout lorsque la pente est raide... En tout cas, ajoute le docteur Richardson, le vélocipédiste soucieux de sa santé devrait, tous les huit milles, mettre sa bête au vert et faire un mille à pied.

Que les vélocipédistes se rassurent pourtant. Le docteur Richardson pense qu'il serait très facile de transformer le vélocipède et d'en faire un moyen de locomotion aussi favorable à la santé qu'il est commode et économique.



les années 1940

Ruth Fischbacher, Zürich.



Jacques Morel, Syens.



Pierre Morel, Syens.



Madame Lily Mayor et ses fils André et Francis, Le Plan à Moudon.