

„Vélo, gentil petit cheval à la rapide allure,
aux fins jarrets d'acier, à la fine encolure . . .”

Du Grand Bi à la petite reine



Nous devons cette belle comparaison équestre au poète Poedalus qui en 1891 publia ses „Poèmes vélocipédiques” à Rouen. Mais déjà bien avant, en 1869, on pouvait lire dans le premier numéro du „Vélocipède illustré”: „Le vélocipède substitue à la vitesse collective, brutale, inintelligente, la vitesse individuelle, la rapidité raisonnée, évitant les obstacles, se modifiant suivant les circonstances – et soumise à la volonté”.¹

Il y a donc cent vingt ans déjà que l'on avait compris le charme et l'avantage du vélo, à une époque où la vitesse collective et brutale n'était nullement comparable à la situation actuelle.

En 1869 une première exposition de cycles fut montrée aux Parisiens et le premier Paris-Rouen mobilisa sportifs et spectateurs. Mais les ancêtres de la petite reine étaient nés bien avant ces événements. En 1818, le baron de Sauerbronn, Karl-Friedrich Drais, déposa un brevet pour sa „Laufmaschine”, appelée par la suite „draisienne”.

La roue avant se laissait diriger et permettait d'orienter l'engin; mais le coureur – dans le vrai sens du terme – devait se propulser en avant en faisant de grands pas de course et en touchant régulièrement le sol. Les Anglais perfectionnaient ce „hobby horse” en lui donnant des repose-coudes et un guidon

plus large. Pourtant, même ce modèle amélioré de la draisienne ne connut qu'un succès limité.

Ce n'est qu'en 1866, quand Pierre Lallement déposa le brevet pour un vélocipède à pédales que la princesse devenait petite reine, agrémentée à partir de 1888 par des pneus gonflables en caoutchouc, dus à l'ingéniosité d'un vétérinaire écossais, Dunlop. Les Français étaient les premiers à accueillir le vélocipède avec enthousiasme. Compétitions, courses (comme le premier Paris-Rouen qui fut remporté par l'Anglais James Moore avec une vitesse moyenne de 11,808 km), expositions, plus de 60 constructeurs, rien qu'à Paris, démontraient le succès fulgurant que connut ce nouveau moyen de locomotion. On essayait d'en alléger le poids en l'abaissant de 30 à 28 kg, mais comme les cycles étaient faits d'acier (corps et fourches) et de bois (cercles et rayons), ils exigeaient une grande force physique du coureur, jusqu'au moment où Jules Truffault inventa les fourches et les jantes creuses.

A cette époque, les roues avant étaient encore beaucoup plus grandes que les roues arrières (environ 1,20m de diamètre contre 0,5 m), mais déjà on put voir des modèles de ces Grands Bis à quatre vitesses ou munis de garde-boue. La guerre franco-prussienne de 1870 freinait le progrès du vélo en France et les Anglais prirent la relève.

Chez ce peuple sportif le vélo connut tout de suite un accueil chaleureux. Des courses furent organisées entre les universités d'Oxford et de Cambridge et une exposition permit en 1878 aux Londoniens d'admirer plus de 1.400 modèles. Bien vite pourtant on commençait à réclamer des cycles sûrs, des modèles „safety”.

„Pour atteindre la selle du Renard de 1878, il ne fallait pas gravir moins de six échelons installés le long du cadre! Travail d'acrobate! Que l'on vienne à tomber en pleine campagne, loin de tout secours, loin de tout appui, comment diable remonter seul sur sa machine!”² Ce sont encore les Anglais qui les premiers réduisirent le diamètre de la roue avant et par les résultats concluants obtenus lors de courses, ils réussirent à convaincre aussi les adeptes les plus convaincus des Grands Bis.

Si aujourd'hui les enfants apprennent à faire du vélo comme ils apprennent à marcher, on peut sourire de cette



haute société parisienne qui apprenait à utiliser un vélo dans un manège privé pour ensuite exhiber ses prouesses dans le Bois de Boulogne. A Luxembourg, les clients de la Maison François Schanen, fondée en 1889 et établie rue de la Porte-Neuve, pouvaient se familiariser avec leur machine sur le vélodrome privé que le négociant avait aménagé au Limpertsberg. Dans sa publicité il leur promit un „apprentissage gratuit” et se dit agent général des „plus célèbres marques allemandes, françaises, anglaises et américaines.”

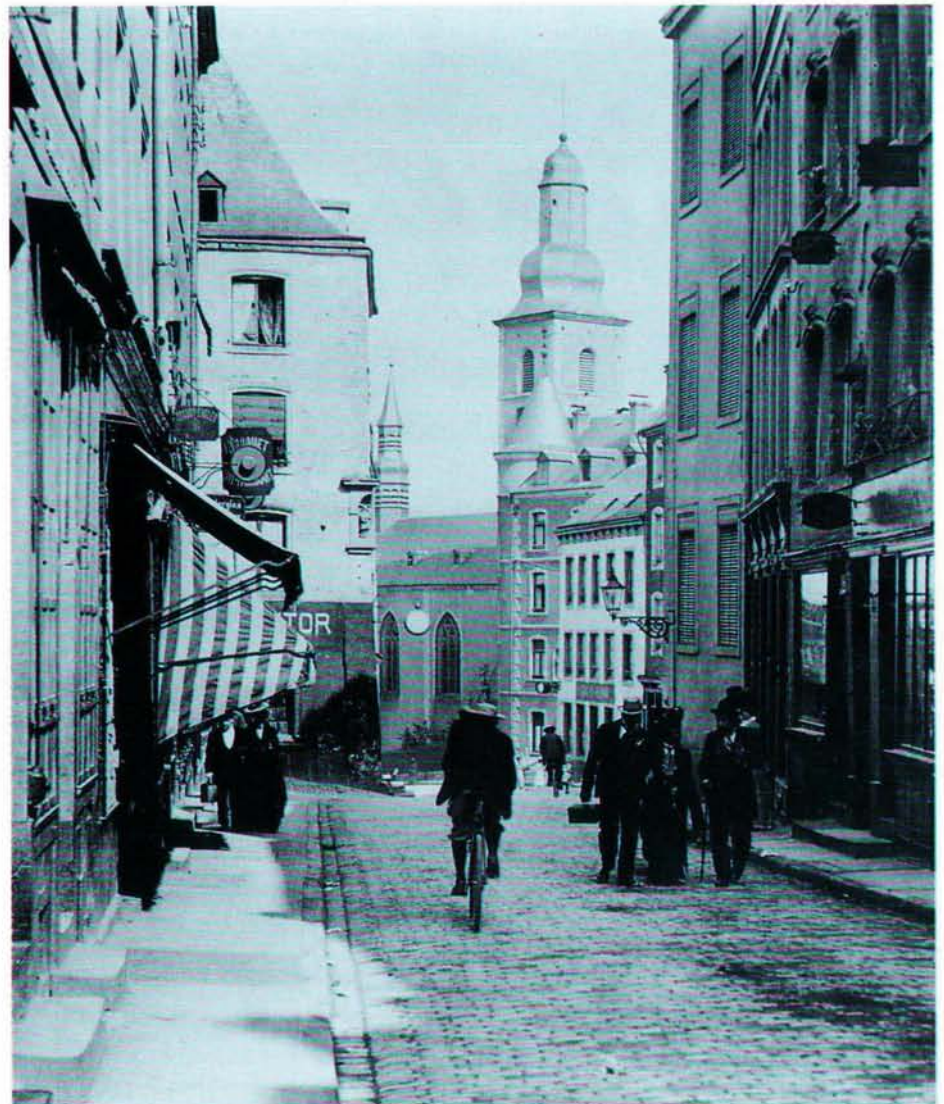
En 1895 un autre vélodrome fut aménagé dans l'enceinte de la Villa Louvigny (voir aussi l'article de Norbert Etringer à la page 17), à l'époque un grand restaurant dirigé par J.-P. Klein qui mettait aussi des courts de tennis à la disposition des sportifs luxembourgeois. Ici des démonstrations de l'athlète John Grün qui avait la force d'un hercule attiraient un public nombreux; il en était de même des premières projections cinématographiques annoncées comme „photographies vivantes”. Tout comme des concerts et des représentations théâtrales (Ibsen, Feydeau, e.a.) des numéros de gymnastique se disputaient l'attention des spectateurs. Le 12 juillet 1896 on y organisa une course de 7.000 m sur les Grands Bis. La Maison Amberg fils de la Place d'Armes exposait les trophées et les médailles de cette compétition. Le premier championnat pour amateurs, organisé le 23 août 1896 sur une distance de 100 km promit comme premier prix une médaille et un objet d'art, tandis que le vainqueur du championnat professionnel se vit remettre une médaille en or et 100 F. J.-P. Klein tint aussi plus de 300 vélos à la disposition des acheteurs éventuels et leur assura un apprentissage par un spécialiste. Il présenta également le premier modèle ultra-léger au public luxembourgeois: la construction de la firme anglaise Humber ne pesait que 15 kg. Une des principales attractions de la saison cycliste au tournant du siècle était une course pour dames qui menait sur 2.000 m de la Villa Louvigny à la „Schueberfouer”.³

Le succès de la bicyclette avait aussi d'autres retombées: le cyclotourisme favorisait l'essor de petits restaurants le long des routes campagnardes. Tout comme les hommes, nombreuses étaient les femmes qui profitaient de la nouvelle indépendance que leur offrait

la petite reine. Leur tenue vestimentaire devait évidemment être adaptée au nouveau sport. Si les premières cyclistes portaient encore de longues robes ou jupes pour bien couvrir jambes et mollets, si les cheveux étaient encore sagement domptés sous les chapeaux de paille, bien vite le sens du pratique et de la sécurité prit le dessus. Si chapeaux et chignons continuaient à faire partie du costume des cyclistes féminins, des jupes culottes ou des pantalons bouffants qui s'arrêtaient au genou rendaient la pratique du vélo plus facile. Et pourtant ces cyclistes courageuses étaient souvent victimes de commentaires désobligeants ou gouailleurs.

La route vers les maillots collants en lastex était encore bien longue! Mais comme la tenue évoluait les modèles des cycles et si nous voyons aujourd'hui les vélos ultralégers, dont on essaie de réduire le poids par grammes, on peut mesurer l'étendue du chemin parcouru depuis les premiers modèles en bois et en acier.

Luxembourg se faisait bien volontiers conquérir par la petite reine, quoique les rues pavées et raboteuses de la capitale aient rendu sa pratique pour le moins douloureuse. D'anciennes cartes postales ou les photos de Batty Fischer nous montrent hommes et garçons à vélo qui se servent de leur engin pour





accomplir leur besogne quotidienne, ou qui sont en train de poser en fiers champions derrière leur machine. Ils pouvaient recourir aux services des magasins spécialisés situés à l'époque au centre de la ville, comme la Maison Schanen déjà mentionnée qui se trouvait au numéro 9 de l'avenue de la Porte-Neuve ou la Maison François Wagner au numéro 1 de l'avenue de l'Arsenal.

Les articles et annonces dans les journaux témoignent du succès du vélo à Luxembourg, tant comme moyen quotidien de locomotion que comme nouveau moyen de tourisme. En 1898, Bernard Wolff publia une „Carte vélocipédique et profil des routes des Ardennes du Grand-Duché de Luxembourg” où il décrit 26 routes de cyclotourisme avec leurs curiosités touristiques, mais aussi en commentant leurs montées, le pourcentage des côtes, les tournants et même l'état général des routes ou traversées de village.

Dans une civilisation dominée par le trafic automobile, dangereux pour les cyclistes, on ne peut que regretter le temps où le vélo se disputait la chaussée avec le tram et les charrettes tirés par des chevaux, où à la campagne on pouvait se livrer à cœur joie au plaisir non mitigé d'une excursion en vélo. Toutefois, malgré l'oreille attentive qu'il faut accorder aujourd'hui au bruit d'une voiture qui approche, malgré les dangers que présentent pour le cycliste chauffeurs et chauffards, il ne peut que partager l'enthousiasme de Poedalus, à qui nous donnons le mot de la fin:

„Travaux, soucis, désirs, monté sur toi j'oublie . . .

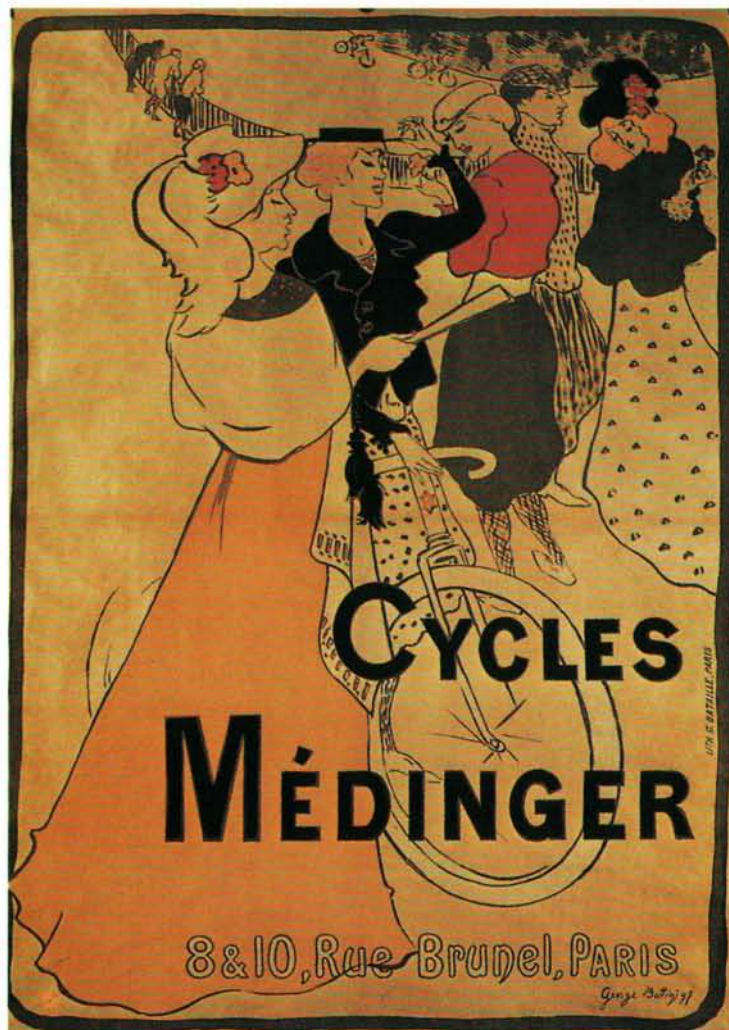
Lorsque je monte en selle et sur tes pédales

Mon pied vole, et que, loin de la ville aux toits sales,

Je vois se dérouler les fleuves et les monts

Et que je bois de l'air à pleins poumons.”

Simone Baldauff-Beck



¹ Jean Durry, *Le vélo*, Denoël Paris 1976 (Introduction)

² Jean Durry, *op. cit.*, p. 21

³ Norbert Étringer, D'Villa Louvigny, in: *Revue* Nr. 45, 11.11.1961

Autres ouvrages consultés:

Evy Friedrich, Von den Anfängen des Radwanderns in Luxemburg, in: *Revue* Nr. 29, 1968, S. 22-25

Jean Durry et ses amis, *L'enCYCLEopédie*, Edita/Denoël, Lausanne 1982