

Pierre Giffard, *La Fin du cheval*, Armand Colin, 1899 (chap. vi)

*Apparition de la bicyclette. – Un cheval qui ne mange pas. – Bienfait social. – Facilité du déplacement. – Plus de cavaliers ni d’amazones. – Mœurs nouvelles. – Nouvelle cavalerie. – Funeste logique.*

C'est en effet à la bicyclette que reviendra, dans l'histoire de la locomotion, l'honneur d'avoir secondé, à un demi-siècle de distance, l'action des chemins de fer et préparé la voie aux automobiles.

À peine surgit-elle, mignonne, fluette, défendue en 1890 par l'auteur de cet ouvrage comme elle méritait de l'être, contre les méchants propos d'une humanité routinière, que sa place est sans délai marquée sur les pas du cheval. Il a suffi qu'un homme expliquât au peuple qu'il ne sera pas ridicule en montant sur ces deux roues. Satisfait de savoir que ceux qui riront de lui ne seront que des sots, le peuple de France, toujours timide quand il s'agit de progrès, et après lui l'humanité tout entière se mettent à raffoler de la bicyclette.

On pourrait employer, pour définir son avènement soudain, l'image dont Beaumarchais s'est servi pour nous montrer le progrès de la calomnie. C'est d'abord un timide essai. Rasant la terre, fuyant loin des regards malicieux, je m'en souviens comme si c'était hier, les timides néophytes s'en allaient prendre les quatre ou cinq leçons nécessaires au maintien de leur équilibre dans les chemins écartés, sur les routes désertes. Tels les premiers chrétiens célébrant les mystères de leur culte dans les catacombes de Rome.

Au passage d'un profane, piéton se rendant à son ouvrage ou bonne femme cherchant des herbes à travers la campagne, on s'arrêtait, on hésitait, on était tout honteux, on avait peur de quelque chute humiliante. Et les premiers moniteurs, gens convaincus, protestaient contre ce respect humain. Vainement, au surplus ; sous le moindre prétexte on interrompait la leçon de cette équitation bizarre pour laisser passer le philistin...

J'avoue que lorsque je sus me tenir pour la première fois d'une façon correcte sur la bête de fer, ma première pensée fut celle-ci : enfin on va pouvoir se passer du cheval ! J'entendais par là le cheval considéré comme moyen d'exercice, de promenade, de locomotion individuelle, de puissance. C'était déjà beaucoup. Et ce fut très vite une réalité.

À peine sus-je monter à bicyclette que je partis pour Rouen. Oh ! les admirations de la première journée de voyage ! Lorsque, avec mes compagnons, je me trouvai, au bout de quatorze heures de marche, en face de la vieille ville aux séculaires clochers, sachant bien que j'étais arrivé là par mes propres moyens, sans le secours du chemin de fer ni du cheval, sachant de plus que le cheval n'eût pas achevé la moitié d'un tel parcours sans tomber mort sur la route, quels cris de joie, d'extase, de liberté reconquise !

Et plus tard, les voyages succédant aux voyages, les kilomètres à travers la France, la Suisse, l'Allemagne, s'ajoutant aux kilomètres par centaines et par milliers ! Était-il assez le successeur désigné du cheval, cet instrument d'une simplicité enfantine, dont une paire de roues et un cadre d'acier formaient l'essentiel gabarit !

Comme il devait frapper l'imagination des foules ! Comme il devait vaincre l'atonie, le misonéisme humain par la seule démonstration de son utilité pratique !

C'est ce qui arriva. Je lui avais donné dix ans pour conquérir le monde comme il m'avait conquis. Il en a mis trois ou quatre pour atteindre et dépasser des résultats tels que

je n'avais point osé les entrevoir ! Bientôt, libérés de ce respect humain ridicule qui arrête l'essor de tant de bonnes idées en France, les hommes, les jeunes gens, les femmes, les jeunes filles se disputent le plaisir de monter à califourchon sur le cheval qui ne mange pas d'avoine. On sent que le temps est proche où la plus noble conquête de l'homme aura dans la machine une concurrente sérieuse. Ce qui n'est que plaisir de bourgeois et distraction de gens du monde, pour commencer, devient, presque sans délai, d'universelle utilité. Dans les familles, le père, la mère, les fils, les filles, tout un chacun se risque avec timidité d'abord, puis sans crainte et bientôt avec trop de témérité sur la selle de la bicyclette. Le prix élevé du nouveau cheval ne permet pas aux classes laborieuses – qui en ont le plus besoin – d'en aborder l'acquisition pendant les premières années. Mais bientôt les prix baissent, et le nombre des cavaliers du fer triple, quintuple, décuple. La révolution se fait silencieusement, à une vitesse dont aucune révolution n'a jamais approché. Le cheval est visé directement. Sa décadence est imminente. Et c'est une petite machine discrète qui va supplanter en maintes occasions de la vie humaine la noble bête à la crinière flottante, que M. de Buffon et ses émules ont proclamée indispensable au roi de la création ! On la verra servir de monture au président de la République, à tous les empereurs, rois, princes, ainsi qu'aux impératrices, reines et princesses. Faut-il ajouter que l'industrielle malice des montreurs de curiosités s'en emparera et qu'elle exhibera, pour bien montrer l'intensité de la conquête nouvelle, jusqu'à des perroquets cyclistes !

L'emploi bientôt généralisé du nouveau mode de locomotion modifie nécessairement maints détails de la vie. Dans les maisons parisiennes, les architectes sont tenus à l'avenir d'aménager des remises à bicyclettes. Une nuée de loueurs et de réparateurs sort de terre et peuple tous les quartiers de Paris. Il n'est pas un marchand de vins – et Dieu sait s'ils sont nombreux – des quartiers excentriques et de la banlieue grande ou petite qui n'ait désormais devant sa porte le râtelier destiné à recevoir les vélos de passage. Et, tandis que leurs propriétaires se rafraîchissent devant la porte, à la « terrasse », les vélos ne demandent rien. À peine une gouttelette d'huile tous les 50 kilomètres. Tels on les a placés à l'arrivée, tels on les retrouve au départ, toujours *parés*, comme on dit à la mer. De quelle race de chevaux pourrait-on faire un semblable éloge ? Pas même de cette famille des arabes que Mahomet fit soigner si généreusement au lendemain de l'hégire. Triomphe de la matière sur la vie !

Les esprits grognons ont beau marmotter que c'est une mode, qui passera comme le café, suivant l'expression classique, l'apparition de la reine Bicyclette constitue vraiment un bienfait social. Les premiers chevaux qu'elle va remplacer sont ceux des messagers des grandes administrations à travers la capitale. Les agences télégraphiques employaient le grand bicycle, dès 1887, à véhiculer les informations entre les Chambres et leurs bureaux de rédaction. La bicyclette conquiert toute la jeunesse parisienne.

Puis c'est le tour des cavaliers amateurs et des amazones. Là son ravage est soudain et formidable.

Paris donne le ton, comme en maintes circonstances, et Londres, Bruxelles, Florence, Vienne, Berlin l'imitent. On voit tout d'un coup l'aspect du bois de Boulogne, promenade traditionnelle réservée aux amis de la plus noble conquête, se transformer de manière radicale. Du fond de cent manèges vélocipédiques s'élancent dans ces magnifiques avenues des hommes, des femmes, des jeunes filles, des garçonnets, tous et toutes à bicyclette. Ils vont ensemble parcourir, dès qu'un rayon de soleil l'éclaire et la réchauffe, cette promenade idéale qui fait à juste titre l'orgueil des Parisiens. En moins de

deux ans que d'écuyers abandonnent le quadrupède pour la petite machine, si vive, si alerte, si commode !

Avec elle, plus besoin d'avoine, de foin, de paille, ni d'écurie, ni de cette terrible confrérie des palefreniers et grainetiers que le plus débonnaire des hommes de cheval soupçonne toujours de s'entendre comme larrons en foire pour extraire de sa bourse le plus d'argent possible.

Avec elle on ne craint plus de fatiguer sa monture. Elle est toujours prête. Un coup de serviette sur ses nickels, un coup de plumeau sur son émail et la voilà qui attend le bon plaisir de qui veut la diriger sur les grandes routes, encore, encore et toujours !

Un cheval qui ne mange pas et qui ne tient pas de place à la remise ! Voilà qui fait réfléchir les mondains les plus passionnés de la noble bête. Les temps sont durs, l'argent ne court pas les rues ; la gentry parisienne se livre, vers 1892-1893, à des supputations économiques, cependant que grandit autour d'elle la foule des néophytes du vélo.

Beaucoup de ceux-là n'ont jamais fait d'équitation, et pour cause. Ils n'avaient ni les moyens d'acheter un cheval, ni ceux de louer une écurie, voire une remise, d'entretenir cochers et palefreniers. Pour quelques centaines de francs une fois donnés, les voilà devenus les égaux des hommes de cheval. Ce bois de Boulogne, où ils ne pouvaient pénétrer qu'à pied ou traînés par quelque fiacre en goguette, ils vont le parcourir à leur tour. Ils apparaissent au milieu des équipages, en petit nombre d'abord, puis comme des moucherons qui sortent de terre, par myriades. On veut les expulser des promenades, ce qui est bien humain ; mais devant l'intensité du mouvement cycliste qui, en moins de trois ans, décuple à Paris, les autorités se contentent de prohibitions légères : défense de circuler à côté des chevaux, à certaines heures, dans certaines allées du bois de Boulogne. C'est tout.

Aussi les effets économiques se font-ils sentir immédiatement. Dix mille, puis vingt mille employés, garçons de bureau et de magasin, ouvriers, montent en selle chaque matin et se rendent à leurs occupations sur le cheval mécanique qui caractérise la fin du siècle parisienne. Ils en reviennent de même. Ceux-là font peu de tort au cheval vivant. Mais la conséquence indirecte de leur nouvelle manière se devine : la baisse apparaît dans les recettes des omnibus et des voitures.

Devant cette acclimatation foudroyante, les hippophiles des matinées de printemps, qui caracolaient depuis des années à travers le bois, vendent leurs Bucéphales ou les laissent pour compte au manège.

Le nombre des amazones diminue à vue d'œil, et bientôt, lorsque l'observateur s'applique à passer en revue le monde élégant qui, par une belle matinée de mai, déambule au bois de Boulogne, il a beau chercher les chevaux, les amazones et les cavaliers... Comme les cuirassiers de Reichshoffen, il n'en reste plus. De loin en loin quelques protestataires et c'est tout.

Les bois de Paris s'emplissent d'escadrons volants d'un nouveau genre, qu'ils ne gardent pas pour eux. Ils les laissent s'échapper vers les belles provinces de France et courir les magnifiques routes que le succès des chemins de fer avait menacées d'une ruine totale. Avoir tant travaillé depuis plus de deux siècles pour constituer un réseau magnifique de routes à travers le territoire national et le voir dépérir subitement, c'était dur pour le corps des ponts et chaussées !

La bicyclette lui rend l'espoir et lui fait comprendre que son œuvre sera plus admirée dans l'avenir qu'elle ne l'a jamais été dans le passé.

En effet, jamais cheval de selle ne parcourut les routes de France avec la fiévreuse agilité de nos bicyclettes. À peine s'il est besoin d'un peu d'argent et de quelques leçons pour devenir cavalier du nouveau style. Aussi la formule arrive-t-elle sans se faire attendre. La bicyclette n'est plus seulement un bienfait social. Elle devient le *Cheval du pauvre*, en attendant qu'avec le torrent toujours grandissant des conversions, elle devienne le cheval de tout le monde, la monture égalitaire.

D'une révolution dans la locomotion sort fatalement une révolution dans le costume. La culotte d'homme s'implante peu à peu à côté de l'insipide pantalon. Mais c'est surtout dans les mœurs du beau sexe qu'il faut admirer la transformation. Au chic à cheval succède le chic à bicyclette. L'amazone à longue robe et à chapeau en tuyau de poêle est noyée dans les tourbillons de petites femmes en culotte bouffante, à casquettes de garçon et à vestes de pékin blanc, qui de blanc gantées s'enfuient en riant vers les espaces, à petits coups de pédales, un peu courbées sur leur guidon, moins hiératiques peut-être que les zélatrices du sport hippique désormais démodé, mais si heureuses ! N'est-ce pas là l'essentiel ?

On va plus loin, et les chroniques du *Vélo* nous montrent de loin en loin quelque fièvre révolutionnaire du beau sexe qui s'avance sous les frondaisons du bois parisien, en culotte de cycliste, avec des bottes... et à califourchon sur un pur-sang de la bonne espèce. Mélange impondérable des deux modes, du présent et du passé !

Mais bientôt le rôle de la bicyclette s'identifie avec celui du cheval. Si nous nous transportons sur le théâtre de la petite guerre, aux grandes manœuvres d'armée, nous nous trouvons en face d'un problème nouveau, posé et résolu par le capitaine Gérard. Le cheval des hussards et des chasseurs est ici remplacé, pour une partie de son office habituel, par la bicyclette ! Et, douce ironie, par la bicyclette pliante, par une sorte de cheval articulé que le fantassin peut à tout instant emporter sur son dos, plié en deux et attaché aux épaules comme le traditionnel havresac, par des bretelles. Du coup, le corps des cyclistes combattants est virtuellement créé. Toutes les armées d'Europe l'instituent à la suite de leurs divisions de cavalerie, et bien entendu la France, où germa l'idée de cette arme nouvelle, hybride et bizarre autant qu'utilitaire, la France reste en dehors du mouvement progressiste. Elle laisse les Allemands, les Belges, les Italiens, les Russes, les Autrichiens créer des compagnies de cheveu-légers d'un nouveau genre, mais s'en tient à la vieille routine de la cavalerie à sabots. Il ne s'agit pourtant pas de supprimer la cavalerie, mais de la doter d'un appoint nouveau, original, qui vaut ce qu'il vaut, mais qui vaut quelque chose. Chez nous, il faut la croix et la bannière pour décider un ministre âgé et rétrograde à entrer dans le mouvement et à consacrer l'audacieuse théorie du capitaine Gérard. On peut chanter le refrain de la garde nationale :

Oui les Français seront toujours français.

C'est-à-dire les derniers à adopter les innovations qui sont sorties du cerveau de leurs compatriotes.

Donc à la guerre, dans la plupart des armées européennes, le cheval d'acier va, pour les diversions, les reconnaissances et les coups de main, remplacer l'autre, le cheval de chair et d'os. Mais l'armée de terre ne se préoccupe pas seule d'utiliser le nouveau coursier, vieux de quelques années à peine et déjà aussi nombreux sur les routes que l'ancien, en dépit des siècles que celui-ci compte derrière lui. La marine embarque des bicyclettes pour ses officiers.

À chaque relâche des escadres, les états-majors de toutes les flottes européennes descendent à terre avec leurs bicyclettes. Autrefois c'était un envahissement des manèges équestres ; on se disputait à prix d'or les quelques cavales amaigries tenues en réserve dans les ports de refuge par des industriels stylés sur les exigences de la *débarque*. Et les états-majors fuyaient à cheval, heureux d'éperonner sous des cieus nouveaux des rossinantes de louage.

Aujourd'hui l'industrie des loueurs de chevaux pour officiers de marine n'existe plus sur les côtes de la Méditerranée ou de l'océan Indien. Chaque officier descend du bord la main appuyée sur la selle de sa bicyclette, et, l'instant d'un éclair, disparaît à travers le paysage exotique, jusqu'à ce qu'il rencontre la brousse, obstacle à la continuation de toute promenade, sur l'une ou l'autre monture. Alors il revient à son bord, heureux d'avoir pris une fois de plus contact avec la terre, plus riche de quelques louis et certain d'avoir fait un peu de bonne hygiène. C'était tout le contraire au temps des chevaux.

Si nous entrons dans la vie pratique, combien voyons-nous de médecins de village, d'huissiers, de greffiers, de petits commerçants qui ont vendu cheval et voiture, faire l'acquisition d'une simple bicyclette en attendant mieux ? Ils sont légion. À côté d'eux, combien de modestes employés, de facteurs des postes et des télégraphes, d'agents de recouvrement, de porteurs de contraintes et d'avis divers, d'assureurs, d'entrepreneurs, de vérificateurs, d'ouvriers maçons, charpentiers, peintres, de prêtres même, s'en vont à leurs occupations montés sur le modeste cheval d'acier !

C'est lui qui remplace le plus nettement le bidet de nos grands-pères. Il est vraiment tel qu'on l'a défini : le cheval du pauvre, et le pauvre lui doit une somme de joies qui fut inconnue des humbles jusqu'à ce jour.

Mais l'influence de la bicyclette, encore qu'elle soit considérable sur les mœurs de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, n'a pas sur la destinée du cheval le fulgurant effet que nous verrons sortir de l'automobile. La bicyclette peut être considérée comme le pilote agile du gros bâtiment qui la suit. C'est à celui-là qu'il faudra reporter la plus grosse part de responsabilité dans le bouleversement dont nous allons suivre les phases.

On peut toutefois avancer que, sans le frêle appareil qui a préparé l'homme à l'indépendance dans la locomotion, rien de ce que nous voyons depuis plusieurs années se produire ne se serait produit.

La bicyclette demeure un appareil précurseur. Elle a révélé à l'homme la possibilité de faire, lui seul, sans le secours d'aucune force extérieure, jusqu'à 600 kilomètres dans une journée. Voir le trajet annuel de la course Bordeaux-Paris. Il y avait là de quoi griser le roi de la création et le convaincre de l'inutilité de sa plus noble conquête. C'est chose faite. Ceci tuera cela.

Une fois de plus la formule justifie son exactitude. Les coups portés à l'espèce équine par la bicyclette sont des coups d'escarmouche ou d'avant-garde. L'armée des cycles à moteurs, puis des solides voitures va entrer en scène, et c'est elle qui enfoncera peu à peu les lignes ennemies. Par elle le cheval sera insensiblement rendu aux paisibles réflexions des prairies. Mais comme il faut que tout soit ici-bas asservi et utilisé par l'homme, sa plus noble conquête ne gagnera guère au change, et le fier animal, qu'on n'élèvera plus en vue du travail quotidien, s'en ira tout droit, à la fleur de l'âge, tendre le cou aux abattoirs.

La locomotion mécanique a son corollaire dans l'hippophagie. Funeste logique des choses d'ici-bas !