



A vélo dans les Alpes au tournant du XXe siècle

Daniela Vaj et Martin Bernard

Les voyages à bicyclette se popularisèrent rapidement à partir des années 1880 grâce aux innovations techniques de l'époque. En 1900, le journaliste britannique Charles Freeston est l'un des premiers cyclotouristes à écrire un guide pratique pour parcourir les Alpes à vélo.

L'ancêtre du vélo naquit il y a deux cent ans. Il s'agissait d'un véhicule en bois à deux roues dirigé par un guidon et poussé avec les pieds. En juin 1817, son inventeur, Karl Drais von Sauerbronn, effectue l'exploit de parcourir à Mannheim un trajet de 14,4 km en 1 heure. Breveté l'année suivante dans son pays, le Grand-Duché de Baden, puis en France sous le nom de vélocipède (fig. 2), il a été longtemps appelé Draisienne du nom de son in-

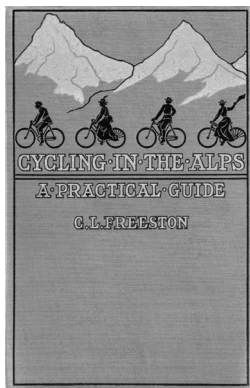
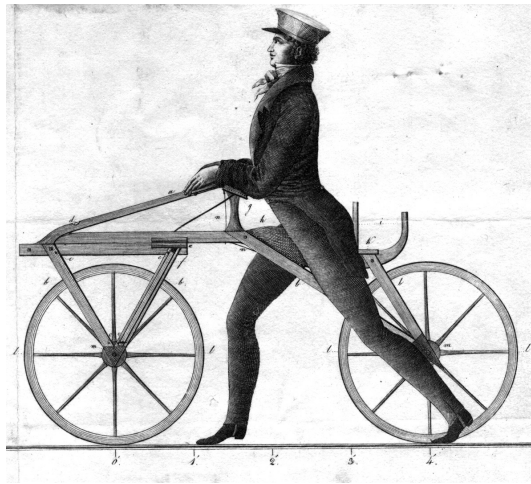
venteur. Sa fortune demeure cependant très lente. En 1900, le journaliste Charles Lincoln Freeston publie l'ouvrage «Cycling in the Alps, a practical guide» (fig. 3). Il y relate plusieurs de ses voyages à bicyclette accomplis à travers les cols alpins. Plus de quatre-vingt ans se sont écoulés depuis l'invention de la Draisienne, pourtant ses voyages ont encore l'allure d'un exploit.

Du vélocipède à la bicyclette

L'usage du vélocipède n'explose que vers les années 1880. Tout au long du siècle, les améliorations techniques aiguisent la créativité des constructeurs tant en Amérique qu'en Europe: de l'introduction des pédales (1861), en passant par le Grand-Bi et la transmission par chaîne, jusqu'à la bicyclette de «sûreté» (1884). Toutes ces innovations contribuent à rendre la bicyclette un moyen

1 Summit of the Julier Pass. Moins impressionnant que ses voisins de l'Albula et de la Fluela, d'après Freeston le Julier présente pour le cycliste un double avantage: «il est libre de neige très tôt dans l'année, et moins soumis aux risques d'avalanche». Précédé par un autre cycliste, Freeston atteint paisiblement le sommet en compagnie de sa femme sur le tandem Raleigh avec lequel ils voyagent. (Viatimages, Bibliothèque nationale suisse)

2 Image de la «Machine dite vélocipède», extraite du brevet déposé par Karl-Friedrich Drais von Sauerbronn à Paris le 19 janvier 1818. (Institut national de la propriété industrielle, SNA / Pôle archives numériques)



3 Couverture du livre de Charles Lincoln Freeston: *Cycling in the Alps, a Practical Guide, with some Notes on the Chief Passes*, London: G. Richards, 1900.

de transport plus sûr, confortable et assez facile à utiliser. L'invention du pneumatique (1889), qui devient démontable avec l'arrivée de la chambre à air (1891), rend enfin ce moyen de transport très semblable à ceux que nous connaissons aujourd'hui. Avec la standardisation des modèles, un véritable boom des deux routes s'empare de la société occidentale. La bicyclette attire les hommes de la bourgeoisie, mais aussi les femmes qui la considèrent comme un moyen d'émancipation puissant. Symbole de la modernité conquérante et de la vitesse, la bicyclette, produite à l'échelle industrielle et à des coûts plus abordables, conquiert dans les décennies suivantes les classes moins riches ainsi que l'armée et de nombreuses professions. La bourgeoisie aisée tourne alors son attention vers un nouveau moyen de locomotion individuel: l'automobile, qui va aussi intéresser les premiers passionnés du cyclisme, comme le montre clairement la carrière de Charles Lincoln Freeston.

Un journaliste passionné par la vitesse

Ce Britannique est né le 14 avril 1865 à Warleworth. Après des études à la Manchester Grammar School, Freeston suit, en 1887, le cours de la première école professionnelle de journalisme de Londres qui vient d'ouvrir. Il poursuit dans cette voie en collaborant à plusieurs revues. Entre 1890 et 1898, il est rédacteur du «Daily Graphic», de l'«Observer» et du «Sunday Times». Voyageur et cycliste expérimenté, ami de nombreux fabricants de bicyclettes, il devient, en 1896, rédacteur adjoint de la gazette du Cyclists' Touring Club fondée en 1878. Il se passionne ensuite pour les voitures et pour les compétitions automobiles. Il se lie

alors avec les grands constructeurs du secteur parmi lesquels le français François-René Panhard, l'autrichien Ferdinand Porsche et les britanniques Frederick Henry Royce et Charles Rolls. Freeston est aussi parmi les membres fondateurs du Royal Aero Club britannique. Il poursuit son activité de journaliste et devient éditeur du «Car Owner», du «Car Illustrated» et du «Motor-Owner». En 1909, il est élu membre de la Royal Geographical Society et, en 1922, rédacteur en chef de la «Anglo-Swiss Review», organe officiel de la British Chamber of Commerce for Switzerland, éditée à Bâle où il s'était établi. En 1891, il épouse Sarah England (1870–1944). Charles Freeston décède à Buckingham, petite ville du Buckinghamshire, le 6 janvier 1942. Il est l'auteur de nombreux guides de voyages illustrés, plusieurs fois réédités: «The High-Roads of the Alps: a Motoring Guide to One Hundred Mountain Passes» (1910); «The Passes of the Pyrenees» (1912); «The Alps for the Motorist» (1926); «France for the Motorist» (1927); «Motoring on the Continent» (1927); «Continental Touring» (1928); «The Cream of Europe for the Motorist» (1928); «The Roads of Spain: a 5000 Miles' Journey in the New Touring Paradise» (1930).

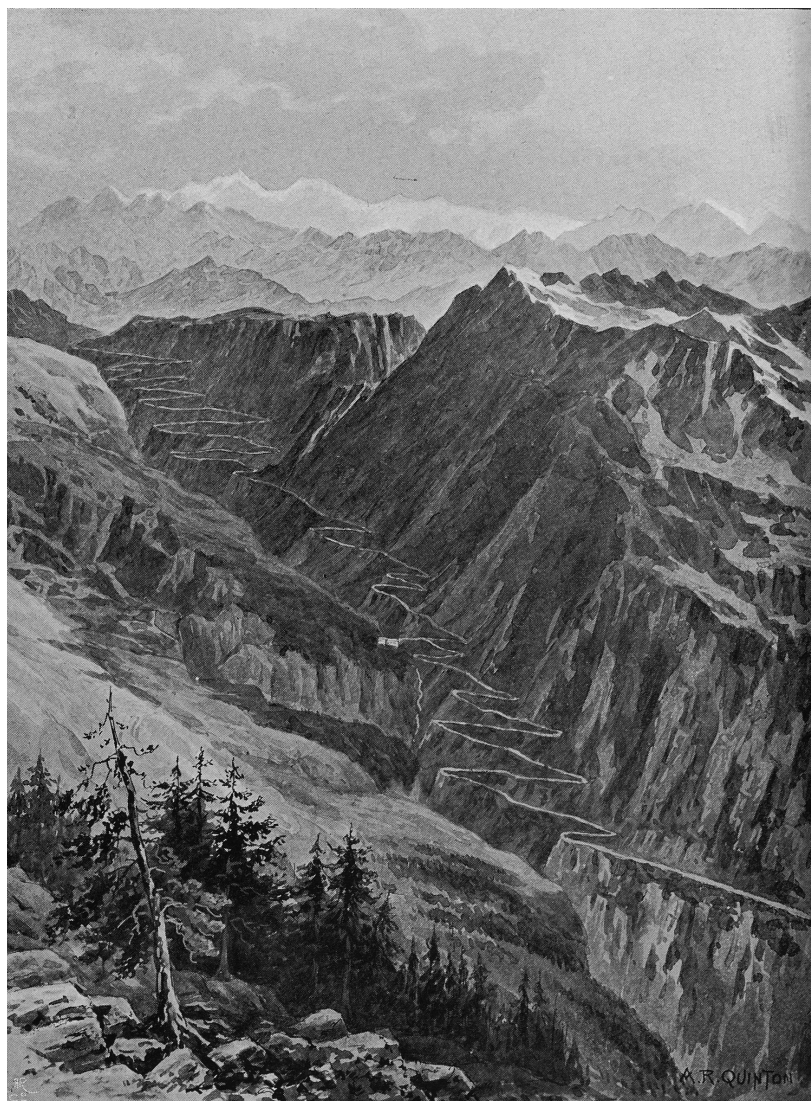
Cyclotourisme et récits de voyage

Le tourisme, alors en pleine expansion, s'est très tôt intéressé à la bicyclette. Des revues spécialisées et des clubs de cyclisme, organisant des excursions collectives et des compétitions, se multiplient en Europe et aux États-Unis dès les années 1870. Un débat assez vif sur les bienfaits ou méfaits du cyclisme anime également la presse médiatique. À côté des escapades à la recherche de la nature et du bon air, les nouveaux voyageurs-cyclistes prônent aussi les avantages d'un moyen de transport individuel qui les libère de la contrainte des voyages organisés et des compagnons non désirés, mais aussi des horaires et des parcours imposés par les itinéraires des diligences et des chemins de fers. En dehors de quelques exceptions¹, le cyclotouriste n'est cependant pas un pur aventurier. Il désire voyager en toute liberté mais de façon sûre et confortable. Parmi les associations créées par les cyclistes pour soutenir leur cause figurent les Touring Clubs, promis à une longue vie². Avec les autres associations de cyclistes, ils développent de nouveaux services touristiques adaptés à des voyageurs individuels, qui seront repris ensuite par les automobilistes. Ils œuvrent amplement à l'amélioration des réseaux routiers,

de l'état des routes et de la signalisation. Des cartes et de nouveaux guides pour cyclistes voient le jour. Le long des parcours se créent des nouveaux services et certains hôtels s'adaptent aux exigences de cette clientèle.

Les premiers cyclotouristes écrivent beaucoup et trouvent dans les revues de leurs associations la tribune idéale pour partager leurs expériences. Ces revues stimulent leurs adhérents en ce sens, organisent des concours de récits de voyage et donnent des consignes assez précises sur le type d'informations à privilégier. La description du paysage se mêle souvent à des informations techniques concernant l'état de routes, les services disponibles le long des parcours ainsi que des conseils pour choisir, entretenir et mieux conduire leur bicyclette de voyage. Les meilleurs récits peuvent donner lieu à des livres. Une littérature consacrée au cyclotourisme commence ainsi à se développer dans les dernières décennies du XIX^e siècle. Elle sera souvent illustrée. Certains auteurs se spécialisent même dans ce domaine. C'est le cas par exemple du couple d'écrivains américains Elisabeth et Joseph Pennell. Etabli en 1884 à Londres, le couple publie plusieurs récits de voyages en bicyclette commandés initialement par la revue américaine «The Century Magazine». Ils sont souvent enrichis par les dessins de Joseph Pennell, illustrateur de renom. L'un de ces livres, publié par sa femme Elisabeth en 1898, relate leur voyage dans les Alpes et indique que ce parcours fait partie des défis que tout cycliste peut désormais se poser.

Le livre «Cycling in the Alps» de Charles Freeston s'insère dans ce contexte. Celui-ci, alors dans la force de l'âge, a effectué plusieurs voyages en vélo dans les Alpes, certains en compagnie de son épouse et d'une amie. Il relate ses aventures dans une série d'articles parus entre septembre et décembre 1899 dans «The Cyclist' Touring Club Gazette». Leur succès conduit Freeston à les rassembler en un volume sous forme de guide organisé en fonction des différents cols. Il enrichit les descriptions paysagères de ces itinéraires par de nombreux détails utiles: difficultés du parcours, calculs des pentes et des distances, conseils concernant les hôtels. Bien que Freeston signale l'avancée rapide de la construction de chemins de fer dans les Alpes suisses, il note que rares étaient encore les touristes à utiliser la bicyclette pour découvrir les charmes des routes alpines, alors surtout empruntées par les diligences, «Des idées nébuleuses sont fréquemment avancées en ce qui concerne le cy-



clisme alpin», écrit ainsi Freeston. «La littérature disponible à ce sujet est très maigre, raison pour laquelle il n'est pas surprenant de constater que grimper un col à vélo est aujourd'hui considéré par beaucoup comme une performance ridicule».

Un parcours à vélo à travers les cols alpins

Dans le but de prouver que le vélo est au contraire un moyen privilégié de découvrir des régions de montagnes encore inaccessibles en chemin de fer, et d'éviter les désagréments des trajets en diligence, le Britannique livre le récit de ses parcours à travers les dix cols les plus célèbres des Alpes. Dans les itinéraires qu'il décrit, la Suisse et l'Engadine occupent évidemment une place prépondérante. Pour entreprendre un voyage à bicyclette dans ces contrées, plusieurs possibilités existent. L'idéal cependant, selon Freeston, est de se rendre d'abord en train jusqu'à Thusis, dans les Grisons, puis de prendre la route en direction du

4 The Stelvio Pass, Austrian side. Vue à vol d'oiseau de la route du Stelvio. Peu après Trafoi, la route se met vraiment à zigzaguer de façon impressionnante pendant huit kilomètres jusqu'au sommet. Freeston, qui effectue la montée en compagnie de son épouse et d'une amie, décrit d'ailleurs sa configuration générale, comprenant 48 virages, comme «une des principales merveilles de l'Europe» et un «triomphe d'ingénierie». (Viatimages, Bibliothèque nationale suisse)

5 The Rhone Glacier and Grimsel and Furka Routes. Au début du XX^e siècle, le glacier du Rhône s'étendait encore jusqu'au fond de la vallée. Sur l'autre versant se trouve la route menant au col du Grimsel, avec ses impressionnants lacets. Cette voie offre également une vue grandiose du glacier et de ses environs. (Viatimages, Bibliothèque nationale suisse)



col du Julier (2284 m) (fig. 1). Cet itinéraire permet d'entrer en Haute-Engadine par l'endroit «le plus pittoresque qui soit»: Silvaplana, avec son lac et la chaîne de la Bernina fermant l'horizon. Nous allons le suivre sur l'itinéraire idéal qu'il recommande pour un premier voyage à vélo.

«La Haute-Engadine est un véritable paradis pour cyclistes», remarque le Britannique. Ses vallées, situées souvent à plus de 1700 mètres d'altitude, font partie des plus hautes régions habitées d'Europe. Après Silvaplana, le cycliste continue son périple jusqu'à Martinsbruck, quatre-vingt-sept kilomètres plus loin. En chemin, il peut faire une halte à Saint-Moritz, un lieu déjà réputé en 1900 pour ses bains et ses cures thermales. Freeston, cependant, prévient: «Il règne ici une atmosphère sociale incongrue digne de Paris. Le voyageur aura honte de ses habits sales s'il s'arrête à l'un de ces grands hôtels ayant ruiné la beauté des lieux [...]. Pour le cycliste, l'endroit offre surtout la possibilité de réparer son vélo, et d'acheter des journaux anglais».

Passé Saint-Moritz, le voyageur poursuit sa route jusqu'en Basse-Engadine. Il pourra y admirer des ravins boisés, de charmants petits villages (dont Scuol et Sent, notamment), et des châteaux perchés sur des éminences rocheuses, à l'image de celui de Tarasp, aujourd'hui inscrit comme bien culturel d'importance nationale. Arrivé à Martinsbruck, le voyageur passe par Nauders, puis sa

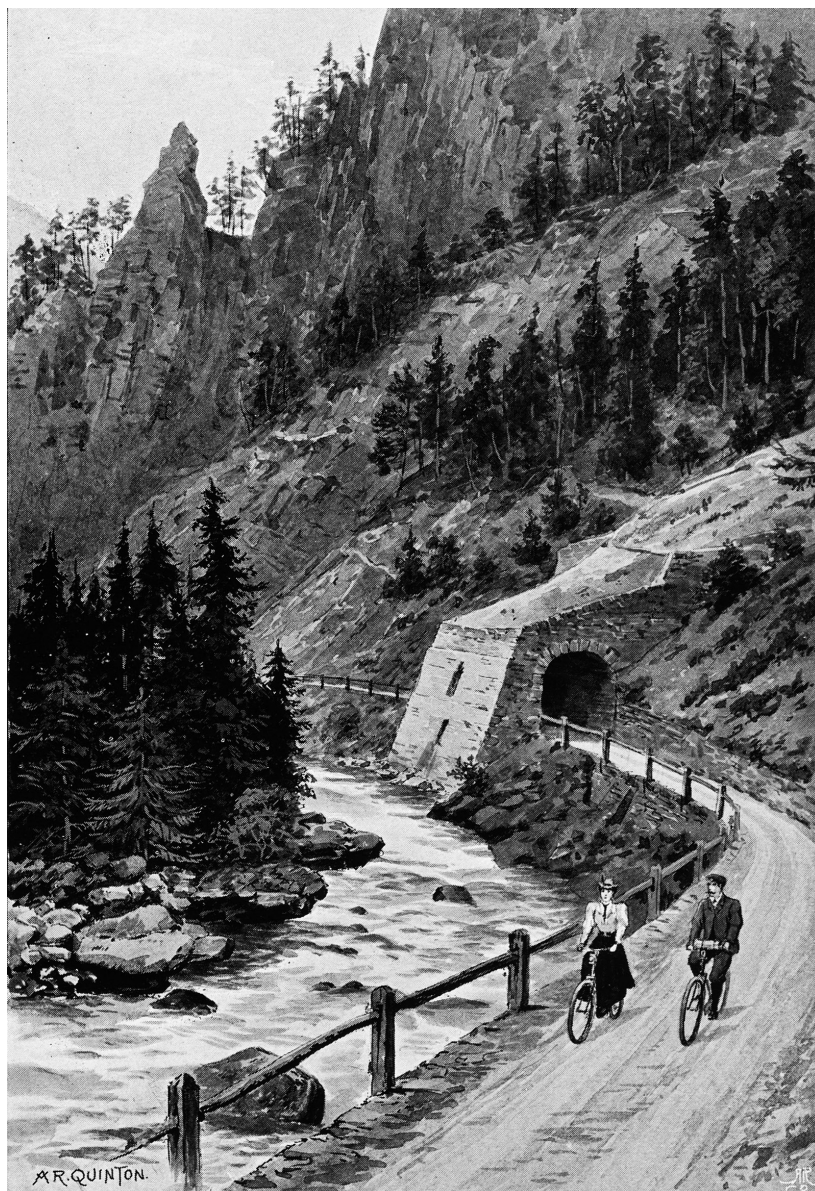
route le conduit jusqu'à la commune de Prato allo Stelvio, où il pourra entamer la rude ascension du Stelvio (2758 m) (fig. 4). En 1900, toute cette région appartenait encore à l'Empire d'Autriche, dont la frontière avec le Royaume d'Italie se situait au niveau du col. A cette époque, la route du Stelvio pouvait prétendre au statut de la plus haute route à diligence du monde. Le Britannique considérait d'ailleurs le passage par celle-ci comme son «expérience la plus mémorable». Pour le cycliste, la montée depuis Prato est «singulièrement moins raide». Le paysage devient de plus en plus imposant à mesure que se rapproche Trafoi, un petit hameau d'une centaine d'âmes dont la particularité est d'offrir une vue imprenable sur l'Ortles – un des plus hauts sommets alpins, culminant à 3905 m –, et sur le glacier de Madatsch. A la fin du XIX^e siècle, des neiges éternelles blanchissaient aussi les pentes supérieures du col. «Même en juillet, la route est bordée par de grandes murailles de neige, dans lesquelles on pourrait être tenté de plonger en raison de la chaleur des rayons du soleil», note Freeston.

Au sommet, la botte italienne est au pied des cyclistes courageux, et un panorama sans fin de pics enneigés s'offre à perte de vue. Après une pause méritée vient cependant l'heure de la descente en direction de Bormio. Du temps de Freeston, celle-ci présentait quelques risques, car seuls des piliers répartis à intervalle régulier séparaient le cycliste

du précipice. Une fois arrivé dans la vallée de Bormio, l'idéal est de poursuivre son voyage jusqu'à Tirano. Le route pour s'y rendre est agréable et longe des plaines verdoyantes alimentées par l'Adda. Depuis Tirano, le voyageur rentre en Suisse et retourne en Engadine par le col de la Bernina (2328 m), que Freeston décrit sous certains aspects comme «l'un des plus pittoresques des Alpes».

Une fois la Bernina franchie, le voyageur atteint Pontresina. Plusieurs options s'offrent alors à lui. Il peut décider de retourner à Thusis par le col de l'Albula, ou de quitter l'Engadine par celui de la Fuella, en faisant un détour par Davos. Une autre possibilité est de pédaler jusqu'à Maloja en traversant à nouveau Saint-Moritz et Silvaplana, puis de descendre en direction de la magnifique région de Côme et de son lac. Freeston remarque qu'il serait cependant dommage de ne pas terminer son voyage en faisant un tour au glacier du Rhône, accessible par les cols de la Furka ou du Grimsel (fig. 5).

Une telle excursion, entreprise depuis Thusis, a l'avantage de permettre au cycliste de visiter Disentis et sa célèbre abbaye bénédictine, de passer par le col de l'Oberalp et de découvrir le célèbre glacier en descendant la Furka. «Dès le début de la descente, la gloire et la grandeur des environs se révèlent [...] avant que le glacier du Rhône ne se découvre avec une soudaineté surprenante en contrebas», souligne ainsi le Britannique. «La route passe si proche que ses conformations bizarres et merveilleuses sont visibles de tout près». La description de ces parcours à travers les plus importants cols des Alpes est complétée par trois chapitres contenant des indications pratiques et des conseils techniques. L'intérêt de cette dernière partie est confirmé par le fait que le célèbre alpiniste et historien William Augustus Coolidge (1850–1926)³ fait immédiatement appel à Charles Freeston pour enrichir l'édition de son «Guide to Switzerland» (1901) d'un supplément s'adressant aux cyclotouristes. «Cycling in the Alps» est aussi illustré par vingt-quatre dessins d'un autre cyclotouriste et artiste britannique, Alfred Robert Quinton (1853–1934), paysagiste très en vogue dans ces années, spécialisé dans la production des cartes postales et dans l'illustration de guides locaux. Dans ses dessins, Quinton a su avec talent intégrer à la majesté des paysages alpins la sinuosité de ces routes parcourues avec élégance par ces premiers cyclistes (fig. 6). Ces images renforcent indiscutablement le but du livre clairement an-



noncé dans la préface. Freeston se propose en effet de montrer aux Britanniques que dans les Alpes suisses il est non seulement possible de faire du vélo, mais surtout qu'il est possible de le faire avec une jouissance bien supérieure à celle qui peuvent offrir les autres pays du monde car «bien qu'il y ait des chaînes beaucoup plus élevées que les Alpes, il n'y en a aucune sur laquelle l'ingénierie des routes ait réalisé tant de triomphes».

Zusammenfassung

Mit dem Velo durch die Alpen an der Wende zum 20. Jahrhundert

Das Fahrrad, dessen Urversion 1817 erfunden wurde, erfährt in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts einen zunehmenden Erfolg. Dank den laufenden technischen Verbesserungen

6 On the Landwasser road. Freeston décrit aussi des parcours qui servent à joindre les différents cols. Un chapitre est consacré à la vallée sauvage de Landwasser, aujourd'hui connue pour le spectaculaire viaduc construit à partir de 1901. Ici, le couple pédale avec élégance sur leurs «Safety bicycles». Si Sarah Freeston ne porte pas des bloomers, elle ose une cravate, autre accessoire typique des femmes cyclistes. (Viatimages, Bibliothèque nationale suisse)

löst das Zweirad in den westlichen Ländern Ende des 19. Jahrhunderts einen Boom aus. Als Symbol der Moderne zieht das Fahrrad speziell auch die Frauen an, die es als Instrument für die Emanzipation betrachten. Auch der Tourismus interessiert sich bald einmal für die Möglichkeiten dieser Art der Fortbewegung. Fahrradverbände wie die Touring Clubs werden gegründet und eine dem Fahrradtourismus gewidmete Literatur entsteht. Unter den führenden Autoren findet man den britischen Journalisten Charles Freeston, der im Jahr 1900 «Cycling in the Alps, a Practical Guide» publiziert. Er beschreibt seine Reisen in den Alpen mit zahlreichen praktischen Angaben und technischen Ratschlägen. Begeistert von den alpinen Passstrassen, die er auf dem Fahrrad mit seiner Ehefrau erklimmt, beschreibt er das aussergewöhnliche Vergnügen, das man bei einem solchen Fahrradtreck erleben kann.

Riassunto

In bicicletta lungo le Alpi all'inizio del 20° secolo

La bicicletta, il cui antenato risale al 1817, riscontra un crescente successo negli ultimi decenni del 19° secolo. Grazie ai costanti miglioramenti tecnici, alla fine del secolo i Paesi occidentali vedono un vero e proprio boom del velocipede. Simbolo di modernità, la bicicletta attira anche le donne, che la considerano uno strumento di emancipazione. Ben presto il settore turistico si interessa alle possibilità offerte da questo mezzo di locomozione. Vengono istituite associazioni di ciclisti quali i Touring Club e si sviluppa un genere letterario incentrato sul cicloturismo. Fra i suoi esponenti figura il giornalista britannico Charles Freeston che pubblica nel 1900 «Cycling in the Alps, a Practical Guide» raccogliendovi i resoconti dei suoi viaggi nelle Alpi, arricchiti di numerose indicazioni pratiche e consigli tecnici. Entusiasta delle salite che affronta con sua moglie in bicicletta, egli esprime il particolare piacere che si può trarre da un impegnativo itinerario su due ruote attraverso i passi alpini.

Notes

- 1 Il s'agit des premiers cyclistes tels que Thomas Stevens, Frank Lenz ou Annie Londonderry qui, dans les années 1880–1900, entreprennent déjà des tours du monde en solitaire.
- 2 En Europe, leur ancêtre est l'anglais Cyclist' Touring Club créé en 1875, il sera suivi par le français (Neuilly-sur-Seine 1890), l'italien (Milan 1894), le belge (Bruxelles 1895) et le suisse (Genève 1896).
- 3 Né à New-York, Coolidge s'était établi en 1885 en Suisse, à Grindelwald, où il décéda.

Bibliographie

Sources:

Charles Lincoln Freeston: Cycling in the Alps, a practical guide, with some notes on the chief passes, London 1900.
William Augustus Coolidge: Guide to Switzerland, with Cycling Supplement by Charles Lincoln Freeston, London 1901.

Etudes:

Jacques Seray: Deux Roues. La véritable histoire du vélo, Rodez 1988.
Catherine Bertho-Lavenir: La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes, Paris 1999.
Duncan R. Jamieson: The self-propelled voyager, how the cycle revolutionized travel, Lanham, Maryland 2015.
James Longhurst: Roads Were Not Built for Cars: How cyclists were the first to push for good roads & became the pioneers of motoring, Washington, Covelo, London 2015.
Paul Smethurst: The Bicycle — Towards a Global History, New York 2015.

En ligne:

Martin Bernard: Cycling in the Alps at the beginning of the XXth century, Lausanne, VIATICALPES Production, 2015, Vidéo (7,57 min), en ligne: <https://youtu.be/89sux-bpZCU>.

Base de données Viatimages:

<http://www.unil.ch/viatimages>.



Daniela Vaj

Dr. Historienne et spécialiste en information documentaire. Depuis 2002 Chercheuse à l'Université de Lausanne, depuis 2007 Responsable de la base Viatimages et coordinatrice scientifique du projet ViaticAlpes.



Martin Bernard

Journaliste indépendant, il a collaboré au projet ViaticAlpes dans le cadre de son service civil.