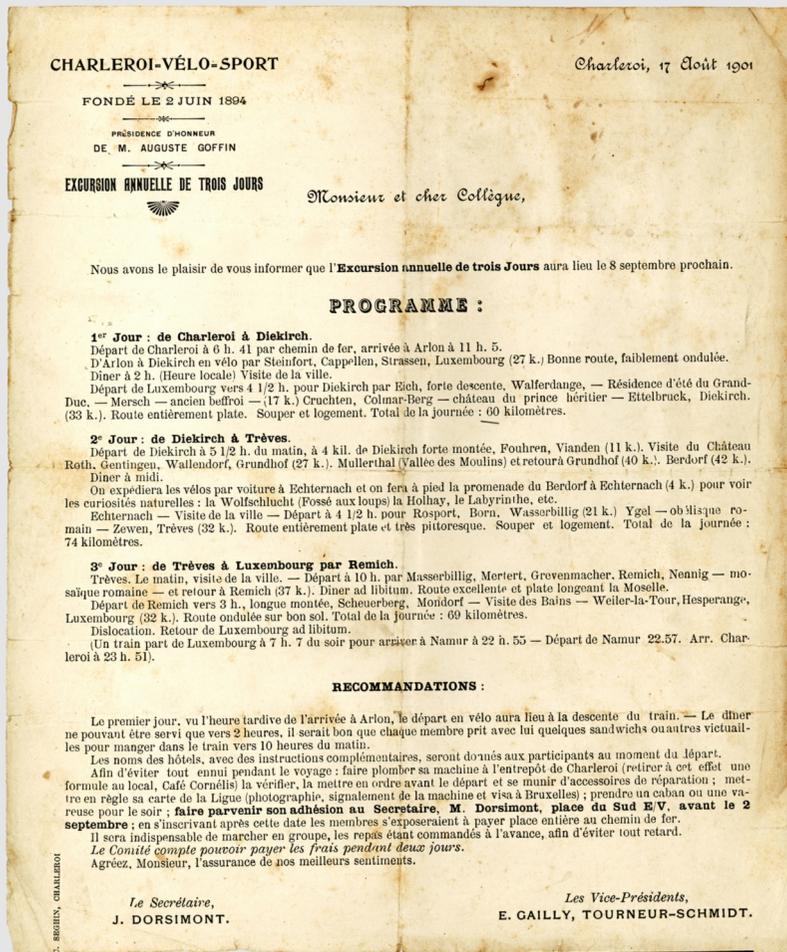


À vélo par monts et par vaux

Dans les années 1880, le vélo est un mode de locomotion très apprécié de la bourgeoisie. Des sociétés vélocipédiques sont fondées un peu partout. Elles organisent des randonnées touristiques et des courses d'amateurs. Une sociabilité nouvelle se développe autour de la pratique du vélo.

- ▼ Circulaire annonçant aux membres du Cercle vélocipédique Charleroi-Vélo-Sport le programme de l'excursion annuelle, 17 août 1901 (le formulaire d'inscription, en bas de page, a été détaché et utilisé).



Archives de la famille Dorsimont-Dillien, Charleroi. Collection privée.



- ▲ Célestin Joseph Dorsimont (1864-1948), secrétaire de Charleroi-Vélo-Sport, sur son vélo. Photographie professionnelle anonyme réalisée en studio. Vers 1890, Dimensions : 12,6 x 9,2 cm.

- ▼ Médailles diverses reçues par le Cercle vélocipédique Charleroi-Vélo-Sport pour sa participation à des courses cyclistes. 1893-1897.



Vers 1900, la pratique du vélo est considérée comme une activité culturelle. Comme les lauréats des concours littéraires ou artistiques, les vélocipédistes amateurs reçoivent une médaille lorsqu'ils remportent une épreuve.

De gauche à droite : « Courses vélocipédiques de Nivelles », 2^e prix, 10 septembre 1893 ; « Courses vélocipédiques de Binche », 28 juillet 1895 ; commémoration de l'amitié entre « La Pédales Louviéroise et Charleroi-Vélo-Sport », La Louvière, 1897.

Le réseau routier

Se déplacer à vélo, et plus tard en auto, suppose des routes suffisamment praticables.

■ Lors de l'accession de la Belgique à l'indépendance, en 1830, les responsables du nouvel État sont conscients que sa prospérité économique est liée à une modernisation de son réseau routier. Ils font donc un effort important dans ce sens. À l'exception des autoroutes et des voies rapides, qui datent de la deuxième moitié du XX^e siècle, les grands axes routiers que nous empruntons quotidiennement remontent au XIX^e siècle.

■ Vers 1850, nos routes sont très fréquentées et même, à certains endroits et à certaines heures, déjà encombrées. À cette expansion succède une phase de déclin qui dure jusqu'au lendemain de la Première Guerre mondiale. Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, la route subit en effet la concurrence du chemin de fer. Vers 1885, un réseau ferré fort complet quadrille notre pays. Les déplacements en train sont confortables, rapides, peu coûteux. Les routes périclitent et se dégradent. Il faudra les remettre en état à grands frais au moment où l'automobile et le camion détrôneront le train.