

Blog

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Magazine / Musée national suisse**

Band (Jahr): - **(2022)**

Heft 2

PDF erstellt am: **07.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Blog.

Tout le savoir du Musée national suisse en un seul blog: découvrez des perles sélectionnées ici ou continuez à lire en ligne: **blog.nationalmuseum.ch**



Un homme et sa bicyclette dans une prairie de l'Oberland bernois. Vers 1933.

4

Quand la bicyclette était la « chérie du public »

Corona et e-bikes aidant, le vélo a le vent en poupe. Mais c'est pendant les premières décennies du XX^e siècle que la bicyclette a eu son heure de gloire.

À ses débuts, c'est-à-dire dans la première moitié du XIX^e siècle, le « vélocipède » était un engin ludique et sportif quelque peu extravagant prisé surtout des nobles et des bourgeois ayant suffisamment de temps – et de moyens – pour s'adonner à ce loisir. Il fallait en effet déboursier 300 à 500 francs, soit quasiment l'équivalent du loyer annuel d'un appartement de trois pièces, pour acquérir cette monture, vendue alors dans les boutiques de machines à coudre et les quincailleries. Vers 1910, le vélo le moins cher, de fabrication suisse,

ne coûtait plus que 82 francs. Ce prix, associé à la simplification technique qui rendait la bicyclette de plus en plus pratique, lui permit de conquérir de larges couches de la population.

Grâce au vélo, la mobilité progressa. Il autorisa notamment la dissociation du domicile et du lieu de travail et la construction de quartiers extérieurs dans les villes. Pendant des décennies, aux quatre coins du pays, les pendulaires à bicyclette furent des éléments incontournables du paysage urbain : en 1935, il représentait près des trois quarts des déplacements. En quelques décennies, le vélo s'était donc hissé au rang de premier moyen de transport individuel de masse. On vit apparaître autour du vélo des écoles, des journaux, des courses, des vêtements adaptés, des romans, des clubs et des associations, comme le Touring Club Suisse, fondé en 1896 à **Genève**, qui était à l'origine une association de défense des intérêts des cyclistes. L'armée elle-même découvrit le vélo.

La diffusion rapide du vélo et l'avènement des véhicules à moteur imposèrent l'intervention du législateur dans l'utilisation des routes. En 1910, le Conseil fédéral proposa d'insérer dans la Constitution un article sur la circulation des **automobiles** et des cycles, qui fut adopté en 1921 par le peuple et les États. Cette longue bataille ne s'expliquait pas par un quelconque scepticisme envers le vélo, au contraire, comme l'indique le vote du porte-parole de la commission compétente au Conseil des États : « Le monde d'aujourd'hui ne pourrait plus exister sans la bicyclette. »

S'il fallut encore, après l'adoption de cet article, attendre onze années pour qu'entre en vigueur une loi d'exécution, la « loi fédérale sur la circulation des automobiles et des cycles », l'explication est cette fois à rechercher du côté des puissantes associations de défense des intérêts des cyclistes. Parmi les points les plus controversés figuraient la plaque de contrôle numérotée pour les vélos et l'assurance obligatoire de responsabilité civile. L'objectif de cette loi était d'établir des règles d'utilisation des routes. Personne, à l'époque, ne songeait encore à promouvoir le vélo. À quoi bon, d'ailleurs, puisqu'il était alors au faite de sa popularité ? Sa pratique n'avait nullement besoin d'être encouragée. Cette idée ne surgit que dans **les années 1970**, lorsque la voiture fut devenue la mesure de toute chose et que la crise pétrolière fit émerger une nouvelle conscience écologique. Aujourd'hui, la promotion du vélo est revenue au premier plan de la politique des transports, par exemple avec la loi fédérale sur les voies cyclables actuellement débattue au Parlement fédéral.



À lire aussi :
**Du lisier
contre les
fous du volant**



À lire aussi :
L'Escalade



À lire aussi :
**Le vélo-
moteur**



L'article complet sur le blog
du Musée national suisse :
Quand la bicyclette était la « chérie du public »