

Zeitschrift: Magazine / Musée national suisse
Herausgeber: Musée national suisse
Band: - (2022)
Heft: 2

Rubrik: Blog

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 »