Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2007)
Heft: 1727

Artikel: Éloge du vélo
Autor: Danesi, Marco
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1024288

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.12.2025

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

Eloge du vélo

Marco Danesi (30 mars 2007)

Le vélo manifeste, entre pédales et guidon, l'intelligence économe de l'humanité. Rien à voir avec l'indigence à quatre roues des voitures. Synonymes tenaces de progrès, de liberté, de mouvement, d'autonomie, elles accusent cependant l'échec d'une mobilité lourde, pataude, assourdissante qui dévore l'espace et pollue les airs. Comme si la technique, une fois enfouis les chevaux dans un moteur, avait épuisé ses capacités de recherche et de renouvellement. Satisfaite d'avoir façonné le meilleur véhicule possible dans le meilleur des mondes flottant sur un océan souterrain de pétrole, que d'aucuns considèrent encore la meilleure source d'énergie à disposition de la croissance et du développement de la planète à la barbe du réchauffement climatique (voir l'article de Cécile Philippe, Réchauffement climatique: réglementer ou taxer n'est pas la bonne solution, Le Temps, 28 mars 2007).

Un essai consacré à l'histoire de la voiture – Vita e Morte dell'automobile de Guido Viale (pour l'heure éditée seulement en italien chez Bollati Boringhieri) – retrace le triomphe des véhicules à moteur. Il raconte également la colonisation du territoire, imposée par l'industrie automobile et bénie par les gouvernements, à partir des années trente en Allemagne, puis aux Etats-Unis après la Deuxième Guerre mondiale jusqu'en Europe au cours des années soixante. Aujourd'hui, cette politique à sens unique frôle le désastre tous les jours, malgré les revirements, timides, des dernières années en faveur des transports publics. Tandis que l'invention de la mobilité douce, concept certes généreux, crie toute son impuissance face à l'occupation motorisée de l'espace.

Toutefois, urgence climatique ou pas, les paillettes des salons et le marketing des marque automobiles, masquent à peine l'impasse où la voiture roule grossièrement ses mécaniques. Comparée à un vélo, elle est lourde, encombrante, gourmande. Elle brûle une énergie folle pour déplacer surtout son poids, comme l'avouent les créatifs en quête d'une auto-dynamo, plate et légère. Tout le contraire du vélo, plus lent bien sûr, cible du vent et de la pluie, transpirant à la montée, qui porte un passager huit à dix fois plus lourd, à la force de ses muscles, sinon d'un petit propulseur électrique.

Ainsi le succès de la voiture va probablement l'étouffer. Plus il y en a, moins ça circule. Règlements et interdictions brident la liberté auto-proclamée. Le trafic l'immobilise. Son futur semble à terme. D'ailleurs, elle n'est probablement qu'un instant, malheureux, du rêve de mobilité des humains. Une époque commencée il y a un siècle qui pourrait s'achever avec l'épuisement des gisements pétroliers. Même si l'industrie fera l'impossible pour la prolonger à coup de carburants bio, d'hybrides et d'hydrogène.

En attendant, le vélo reste la plus belle invention de l'homme roulant. Voire l'espoir de villes, d'agglomérations, de campagnes défigurées par le va-et-vient incessant de mère taxi, pendulaires, marcheurs du dimanche et autres livreurs et PEMistes. Il annonce une ère de cyclopes dont Benoît Lambert a esquissé l'horizon dans un livre consacré à l'urbanisme post-automobile. (Cyclopolis, ville nouvelle, georg, 2004).

Il faudra ensuite recycler un appareil de production obsolète et reconvertir des milliers d'emplois. L'essor de moyens de transports en commun inédits, à peine imaginés, ainsi que la bonification des paysages urbains dégagés de l'emprise des voitures promettent travail et croissance pour une économie affranchie des énergies fossiles et d'une mobilité irrationnelle qui en plombent pour l'heure l'avenir.