Pistes cyclables : les oubliés de la route

Autor(en): **Longchamp, Jacques**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **26 (1989)**

Heft 947

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1010989

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

On peut tenter d'expliquer ce répit provisoire.
— La faiblesse du franc suisse avantage l'industrie d'exportation. D'ordinaire elle jouait un des premiers rôles dans le chœur de ceux qui réclamaient un allégement des coûts salariaux.
— La Banque nationale, sous Leutwiler, faisait intervenir ouvertement la hausse des taux d'intérêt, dont les répercussions sur les loyers sont connues, avec invite pressante à ne pas compenser entièrement. Il est possible que le style ait changé.
— Enfin la faiblesse du franc suisse s'explique pour une part par «les affaires» qui mettent en cause les milieux d'argent. A citer aussi des maladresses boursières comme le droit pour les étrangers d'acquérir des actions nominatives suisses, annoncé par Nestlé sans préparation.
Les milieux financiers ne sont donc pas en situation morale d'adresser aux salariés et aux syndicats leurs traditionnelles leçons d'austérité.

Perspectives

Le répit ne durera pas.
Sur le front des finances publiques, la reprise de l'inflation atténuera l'extraordinaire embellie de ces dernières années. Les ritournelles sur la compression des dépenses reprendront du même coup.
Sur le front privé, le dispositif a été expérimenté à froid. Il consiste — Migros a donné ce regrettable exemple — à augmenter la masse salariale d'un montant supérieur à l'inflation, mais à n'accorder pour la compensation automatique qu'un montant inférieur à la hausse des prix, le surplus étant réservé aux promotions et aux primes de mérite. Par exemple: inflation 2%, augmentation de la masse 2,5%, compensation du renchérissement 1%, augmentations individuelles 1,5%.
La généralisation du système est certainement envisagée. On fera remarquer que les socialistes français appliquent de telles méthodes. Elles ne sont pas bonnes pour autant. La compensation du renchérissement généralisée dans la fonction publique et très large dans le secteur privé n'a pas empêché la Suisse d'être un pays à inflation modérée.
Pas de raison donc de changer de politique! Mieux vaut le dire avant que la fièvre monte. ■

PISTES CYCLABLES

Les oubliés de la route

Le rapport du Conseil d'Etat vaudois sur la motion Christiane Bolanz demandant une planification de la construction de pistes cyclables et d'itinéraires cyclables protégés pour les années à venir (par analogie avec la planification routière votée par le Grand Conseil) lui sera présenté à sa prochaine session.
Est-ce là un grand pas vers la réalisation de voies sûres pour les deux roues? On disposera certes dorénavant d'une somme inscrite au budget pour cette tâche. Une planification sera établie, c'est-à-dire qu'on mènera une réflexion sur la cohérence du réseau final et sur sa réalisation progressive. Mieux encore, l'Etat esquisse la répartition des rôles entre lui-même et les communes. A lui d'être le promoteur, le planificateur et, dans le cas des liaisons entre les localités, le réalisateur; à elles la tâche du maître d'œuvre lorsqu'on reste à l'intérieur d'une agglomération. Sans jouer les esprits chagrins, on peut toutefois rester très sceptique sur l'utilisation concrète que les services de l'Etat et les communes feront de l'«instrument» que vient de se donner l'Etat de Vaud, sous la forme non contraignante d'un «cahier d'intentions» contenu dans le rapport. Le grand risque c'est qu'on continue, malgré les moyens nouveaux, à s'occuper du vélo après qu'on a réglé les problèmes de circulation des voitures et avec la même mentalité.
Or, l'utilisation sûre, attractive et habituelle d'un vélo ne nécessite pas forcément des «véloroutes» de luxe. Par contre, la recherche de passages protégés, de raccourcis, d'itinéraires hors circulation est la base de la réussite d'un réseau pour les deux roues. Seul un porteur de projet motivé connaissant pratiquement le vélo et parfaitement l'espace communal et régional peut, à force de recherches, d'expériences, de contacts divers, arriver à concevoir et à réaliser des voies qui seront effectivement utilisées par les cyclistes.
Il y a fort à parier que le Service des routes, prisonnier de ses routes cantonales, et les communes, assaillies par leurs propres problèmes de circulation, ne sont pas à même de réaliser un réseau attractif et cohérent. Cette tâche devrait être confiée à un dynamique «délégué au vélo» qui étudierait les mises à l'enquête, les réfections de canalisations, comme les projets de nouveaux carrefours, et interviendrait à tout bout de champ auprès de chacune des instances pour obtenir la réalisation d'un tronçon pour les deux roues. Il aurait constamment à promouvoir la collaboration entre l'Etat et les communes en monnayant dans un suivi sans faille la construction d'un réseau cohérent.
Ce responsable motivé est indispensable pour que l'argent budgeté en faveur d'itinéraires cyclables attractifs et sûrs ne soient pas gaspillé.

Jacques Longchamp

Le tribut des deux-roues

(*réd*) En 1988, 139 vélos et 509 vélomoteurs ont été impliqués dans des accidents de la circulation dans le canton de Vaud, au cours desquels 112 cyclistes et 390 cyclomotoristes ont été blessés; 3 cyclistes et 10 cyclomotoristes y ont trouvé la mort. Parmi les blessés, 86 vélos et vélomoteurs confondus, étaient des enfants de moins de 15 ans. Les conducteurs de vélo représentent le 3,9% des blessés et le 3,6% des tués dans les accidents de la route. La part des conducteurs de cyclomoteurs est plus importante, puisque cette catégorie représente le 13,5% des blessés et le 12% des tués par rapport au nombre total des victimes. La police a estimé que, dans 55,6% des cas pour les filles et dans 63,1% des cas pour les garçons, la responsabilité du ou de la cycliste était engagée.

Source: Gendarmerie vaudoise, *Accidents de la circulation survenus dans le Canon de Vaud*, 1988.