

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 24 (1987)
Heft: 883

Artikel: Politique routière vaudoise : manque d'imagination
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1019901>

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: 17.11.2025

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

Manque d'imagination

■ (pi) Pour répondre à trois motions et justifier les crédits annuels nécessaires aux réalisations routières qu'il prévoit, le Conseil d'Etat vaudois a présenté son rapport au Grand Conseil. S'il n'est pas choquant quant au fond — la somme demandée de 15 millions par année est «raisonnable» — les arguments utilisés sont parfois surprenants. Ils ne tiennent aucun compte d'expériences faites dans d'autres cantons pour tenter de limiter l'augmentation du parc automobile.

Il faut s'attendre, selon le rapport, à ce que la motorisation vaudoise passe de 466 voitures pour 1000 habitants aujourd'hui à 600 ces prochaines années. Ce qui signifie que «les débits de trafic continueront d'augmenter approximativement au rythme actuel pour atteindre un niveau de 30 à 40% supérieur aux débits recensés en 1986». L'augmentation de la circulation admise comme une fatalité, il ne reste plus qu'à adapter le réseau routier: évitements de localités, aménagements ou améliorations des accès aux routes nationales, élargissements, corrections, etc. Les objectifs du canton risquent de se heurter à ceux de sa capitale: Lausanne va en effet mettre en place un système de feux de rétention, destinés à faire attendre en périphérie les voitures qui surchargeraient son réseau. On se demande ce que vont donner ces deux politiques contradictoires, développées simultanément. Car le rapport cantonal ne fait nulle part allusion aux objectifs lausannois et aux moyens mis en œuvre pour susciter une autre offre de transport: création d'un abonnement économique, extension des pistes réservées aux bus et crédit d'étude pour une prolongation éventuelle du métro.

Plus de mobilité et moins de trafic

Car les solutions de rechange existent, qui maintiennent ou augmentent le taux de mobilité de la population, sans pour autant provoquer de nouvelles nuisances. A Bâle-Ville par exemple, la circulation a pour la première fois diminué de 2.6% en 1985, suite à l'introduction de l'abonnement écologique, alors qu'elle augmentait auparavant de 2.5 à 5.6% chaque année. Les conditions ne

sont pas les mêmes à Bâle-ville et dans le canton de Vaud. Mais ces résultats prouvent qu'il est possible — sinon de diminuer — au moins de contenir l'augmentation du trafic privé. Les projets à mettre en œuvre ne manquent d'ailleurs pas: création d'une communauté tarifaire cantonale regroupant tous les moyens de transports publics, mise en place de parkings d'échanges, amélioration de l'offre en transports publics entre Lausanne et les centres secondaires ainsi qu'entre les centres secondaires, mise en place d'un réseau de pistes cyclables cohérent, permettant d'utiliser le vélo pour se rendre au travail, à l'école, à l'université.

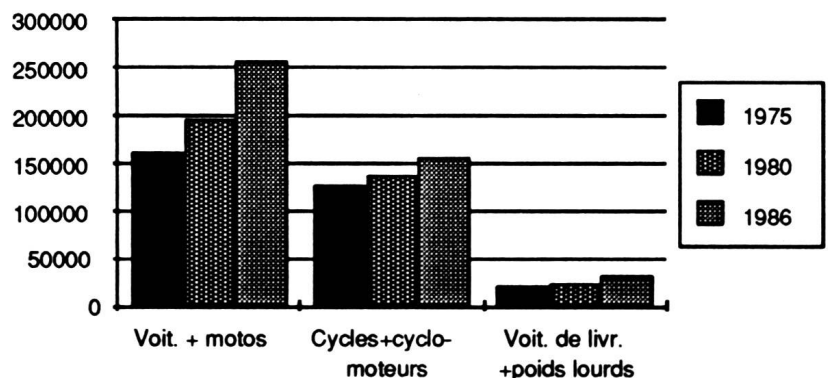
La création de pistes cyclables fait certes partie de l'objectif d'équipement du canton, mais les projets se limitent, selon M. A. Verrey, chef du service des routes, à «trois ou quatre cas ponctuels» destinés à «parer au plus pressé». Des itinéraires ont été balisés, évitant au maximum les routes à grand trafic

L'exemple genevois

Le Département des travaux publics du canton de Genève a élaboré, en 1983, un programme quinquennal pour la construction de pistes cyclables. La première tranche 1983-87 arrive à terme, avec 22 km de pistes réalisées. Une deuxième tranche (1988-92), avec environ 65 km à l'étude, est en cours d'approbation. Malgré des prix de terrain élevés, Genève n'a pas hésité à réaliser des tronçons très chers, pour parvenir à un véritable réseau et ne pas en rester à quelques kilomètres disséminés çà et là. Les plans ont été développés notamment en fonction des établissements scolaires et de leur zone d'influence. Les trajets des cyclistes ont été observés et comptés, afin de réaliser un réseau cohérent, adapté à la demande.

(Lausanne - St-Maurice, Lausanne - Genève et Lausanne - Avenches). Il ne s'agit pas de pistes cyclables proprement dites, mais d'un simple marquage jaune au sol, là où la largeur de la route le permet, renforcé par la pose de poteaux indicateurs. Dans bien des cas, le parcours du cycliste s'en trouve allongé, car il n'a plus le droit de circuler sur certaines por-

Augmentation du nombre de véhicules dans le canton de Vaud, de 1975 à 1986



tions de routes à grand trafic et se voit obligé de traverser des localités ou d'emprunter de petites routes moins directes. C'est notamment le cas à Lucens et à Moudon. Ailleurs, on remplace un tronçon sur une route à grand trafic par un trajet sinueux, parsemé de carrefours parfois dangereux. Le gain en confort et en sécurité n'est pas toujours évident.

Itinéraires dangereux

Dans les régions qui se prêtent à la pratique du vélo — la Côte, le Nord vaudois, le Chablais, la Broye — le développement d'un réseau de pistes cyclables pourrait encourager certains à laisser leur voiture au garage pour se rendre au travail à vélo. Cette mesure serait naturellement

aussi appréciée des parents d'élèves, dont certains interdisent à leurs enfants l'usage de la bicyclette sur les parcours jugés trop dangereux.

Les statistiques parlent aussi en faveur du vélo: il y a dans le canton près de 160'000 cycles et cyclomoteurs et leur nombre augmente d'environ 2.5% par année. Le rapport considère certes que «ces véhicules sont (...) probablement utilisés plutôt pour le sport et les loisirs que pour les déplacements proprement dits».

Si cette logique avait été suivie lors de l'élaboration du réseau des routes nationales, le trafic de week-end et de vacances (lui aussi «de loisir») n'aurait pas été pris en compte... Belle pagaille au Gotthard ou à Saint-Maurice!

Nombre de médicaments

Quant au nombre «excessif» des médicaments, les premiers à pouvoir s'en plaindre seraient ces trois Suisses, qui n'en produisent que 234 à eux trois. Ils ne le font pas, parce qu'ils sont pour la liberté et la concurrence. Le nombre des produits vient du nombre des firmes imitatrices, tout simplement (il y en a des milliers dans le monde). Heureusement pour les pays en développement, qui, pour leur secteur public, achètent souvent après l'appel d'offre, au meilleur prix, et importent par exemple d'Extrême-Orient (Chine, Thaïlande et autres) des copies de nos produits.

Contrôle des exportations

«Mauvais» produits exportés dans le tiers monde? Rien de mauvais n'est théoriquement impossible, mais quelques exemples seraient intéressants, notamment des exemples suisses, si l'on en trouve.

A supposer qu'il y ait de «l'immonde» quelque part, il faudrait peut-être se demander comment qualifier les traitements médicamenteux qui ont sauvé et sauvent des millions de vies humaines, dans le tiers monde comme chez nous.

Hélas! Les problèmes de santé des populations les plus pauvres sont dramatiques... bien trop sérieux pour qu'on en confie le soin à des professionnels de l'accusation. (Je ne range évidemment pas DP dans cette catégorie, mais bien HAI). Demandez donc aux professionnels de santé du tiers monde, aux vrais, ce qu'ils pensent de la question. Ils sont en général beaucoup plus réalistes, évidemment mieux informés, et ils savent ce qu'ils doivent aux entreprises pharmaceutiques qui font de la recherche.

Frank Bridel

(Les sous-titre sont de la rédaction.)

■ Chacun de ces chapitres, prix — variables selon les régions; promotion — pour des produits de faible pouvoir thérapeutique, mériterait un prolongement du débat.

Il est vrai que d'un point de vue général, l'amélioration de l'état sanitaire mondial et le recul de la

(suite en page 6)

COURRIER

Des médicaments utiles

Je suis un lecteur assidu de *Domaine Public*. J'en admire le niveau intellectuel, le sérieux de la recherche de l'information, l'absence de sectarisme et, en général, le respect du principe selon lequel «les faits sont sacrés, le commentaire est libre».

Effarante exception à la règle, le «papier» de «MAM» sur le «business mondial des médicaments» (DP 881): une mouture de 3ème main, la 1ère étant une organisation internationale nommée «Health Action International» (HAI). Mouture qui, par ses raccourcis, déforme complètement certaines choses à mon avis très discutables, mais enfin, selon l'étymologie, telles qu'on peut en discuter, parce que les gens qui les disent savent parfois de quoi ils parlent.

Quelques exemples, parmi des dizaines de remarques qu'on pourrait faire:

Orientation de la recherche

«1% pour le tiers monde». A supposer que le chiffre soit valable (ce qui est pratiquement impossible à établir), il est censé désigner la proportion des sommes consacrées par l'industrie pharmaceutique mondiale

à la recherche sur les maladies tropicales. Comme si l'on ne souffrait pas, dans «le» tiers monde, de bien d'autres maux, dont les traitements médicamenteux ont déjà révolutionné la mortalité... et ça continue, du moins là où les peuples peuvent se payer des médicaments, les stocker, les faire parvenir à destination et les administrer: ça, ce sont les vrais problèmes, et très graves, hélas!

Par parenthèse, l'industrie bâloise est particulièrement remarquable par les succès de son effort de recherche dans le domaine, difficile et coûteux, des maladies tropicales.

Promotion

17-20% de «promotion»: le chiffre, peut-être à peu près juste, en moyenne, comprend sans doute l'information médicale (en partie anti-promotionnelle, évidemment) inséparable du médicament pour permettre son usage efficace. Ce pourcentage serait le double de l'investissement en recherche? Les trois grands suisses que vous évoquez dans un encadré consacrent en moyenne 15% à la recherche pharmaceutique, 11% à l'information médicale et 4% à la publicité.