Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 947

Artikel: Le tribut des deux-roues
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1010990

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: 14.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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.