

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1973)
Heft: 245

Artikel: Un réseau national de pistes cyclables
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1027923>

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: 16.03.2025

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

buffle vaut beaucoup moins cher que le temps de l'homme qui se fait transporter par un « jet ». La vitesse concentre l'énergie et le pouvoir sous les fesses de quelques-uns et dédommage la masse des autres, de plus en plus à court de temps, en insistant en eux le sentiment de rester à la traîne » (p. 33).

Pourtant, dans l'ensemble, on peut se demander s'il y a fondamentalement inégalité réelle dans l'emploi des moyens de transport plus coûteux et si le « bonheur » individuel correspondant s'en trouve affecté de façon profonde. Pour les déplacements quotidiens, la petite cylindrée remplit le même rôle, sinon mieux, que la grosse américaine. Même constatation pour des transports publics efficaces. Quant à des vacances bien comprises, on a trop tendance à aller chercher à 1000 kilomètres ce que l'on pourrait trouver près de chez soi. On peut à la rigueur reconnaître que le voyage au long cours donne « cet avantage marginal qui flatte par sa rareté, sa cherté et la discrimination sous-entendue » (p. 32). Mais est-ce ça la justice sociale ? En Californie, par ailleurs, le superchic, le fin du fin, pour la bonne société éclairée, c'est de laisser sa voiture au garage et d'aller au travail à vélo...

Le Grand Soir : transports publics gratuits

Pour assurer l'équité sociale en matière de transports, ne suffirait-il pas alors d'instituer des transports publics gratuits ?

Revenons à Illich : « Vouloir établir un système de transports motorisés libres et gratuits, est une rêverie utopique. C'est bien d'une utopie qu'il s'agit : un système de transport, financé par un impôt progressif sur le revenu, et conçu de telle sorte que le premier venu soit le premier servi, sans priorité reconnue à personne. Une telle utopie égalitaire ferait des usagers des égaux, également prisonniers du transport. Privé de l'usage de ses deux pieds, le citoyen de cette utopie motorisée deviendrait lui-même l'agent de la prolifération des réseaux de transport » (p. 41).

La gratuité ne ferait qu'augmenter la densité de mouvements. L'équité ne doit pas être atteinte par la gratuité des hautes vitesses, mais par le renoncement aux déplacements rapides et fréquents.

Un plaidoyer pour le vélo

Illich prône avec brio les avantages d'une mobilité basée sur la seule énergie humaine, par la marche et la bicyclette. Et par là-même, il plaide pour un

Un réseau national de pistes cyclables

« Mais il y a un siècle est apparue la bicyclette. Elle fit franchir au mouvement du corps un dernier seuil qui est aussi sa limite, car elle constitue un merveilleux outil qui tire parfaitement parti de l'énergie métabolique pour accélérer la locomotion. »

Le vélo demeure un moyen de transport efficace et moderne. Malgré ses mérites, la circulation automobile a banni ce moyen de transport de nos rues et de nos routes. C'est aujourd'hui risquer sa vie que de vouloir se déplacer en vélo, et c'est risquer la vie des enfants que de les laisser circuler ainsi sur la voie publique. Rétablir le vélo comme moyen de transport urbain sûr et rapide devrait être un des objectifs premiers de la conception globale des transports élaborée maintenant par la Confédération. Dans une politique des transports bien comprise, la piste cyclable n'est pas moins importante que les autoroutes.

Le règne du piéton

Le centre des villes est aujourd'hui de plus en plus rendu à son propriétaire légitime, le piéton. Les transports publics prennent — dans certaines villes — le haut du pavé, ne laissant à l'automobile que la portion congrue des artères

retour à une vie restant dans un cadre ne débordant pas trop de l'horizon visible.

Il reconnaît pourtant le rôle important que peuvent jouer les transports mécaniques, tant pour le bien-être que pour l'élargissement de l'horizon intellectuel. Mais il y ajoute cette règle fondamentale : « La coexistence de véhicules à moteur et de véhicules dépendant de la seule énergie humaine sera pacifique si les seconds ont l'absolue préséance » (p. 53).

B. P.

principales. L'étape suivante, c'est de réserver aux cyclistes des voies d'accès exclusives vers les centres urbains. De cette manière, l'utilisation des moyens de transport rapides — 20 km/h, c'est rapide en zone urbaine — redeviendrait possible.

On vient de lancer une initiative faisant obligation à la Confédération de mettre sur pied un réseau national de chemins pédestres. L'idée est sympathique. Mais la marche — en tant que moyen de déplacement — n'a guère d'importance au-delà des limites communales. La bicyclette revêt, elle, une tout autre signification, à la fois comme exercice physique et comme moyen de déplacement. Un réseau national de pistes cyclables mérite toute l'attention des cantons et de la Confédération.

Pourquoi pas aussi un effort sur le plan national pour les pistes cyclables ?

« Les aménagements publics pour les bicyclettes coûtent proportionnellement moins cher que pour les voitures. » Bordures cyclables sur routes existantes, ou mieux pistes parallèles et séparées, ruelles, rues ou routes réservées, sont des aménagements qui ne ruinent pas l'Etat et qui peuvent pourtant faciliter les déplacements de tout un chacun.

Le dernier mot à Illich : « Il reste maintenant, à ceux qui prétendent qu'on peut mieux faire en matière de circulation, à le prouver. »