

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1976)
Heft: 370

Titelseiten

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: 30.03.2025

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

J.A. 1000 Lausanne 1

Hebdomadaire romand
N° 370 29 juillet 1976
Treizième année

Rédacteur responsable:
Laurent Bonnard

Le numéro: 1 franc
Abonnement
pour une année: 40 francs

Administration, rédaction:
1002 Lausanne, case 2612
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1
Tél. 021 / 22 69 10
C.C.P. 10-155 27

Imprimerie Raymond Fawer S.A.

Ont collaboré à ce numéro :
Eric Baier
Rudolf Berner
Claude Bossy
Jean-Daniel Delley
Nicole Duparc
Yvette Montangero

370

Le TCS à visage découvert

Hostiles au rail? La réponse est brève: non! Cette déclaration de principe, qui se veut sans ambiguïté a été faite dans l'éditorial du journal «Touring» (22 juillet 1976), qui définit de la façon suivante les fonctions des deux systèmes de transport: «Les transports de masse pour le rail, les transports en petites quantités et le trafic individuel pour la route».

Du trafic routier, le Touring Club Suisse se fait une conception particulière: sa section des deux Bâle, par exemple, vient de faire recours auprès du gouvernement de Bâle-Ville contre une série d'améliorations apportées au réseau naissant de pistes cyclables créé dans la cité rhénane.

Une brève chronologie. Dans son rapport «Bâle

1975», le gouvernement cantonal se propose de rendre plus sûre et plus agréable la pratique du vélo. L'automne passé, deux pistes cyclables sont inaugurées. Il s'agit d'un essai d'une année qui doit permettre de juger de l'intérêt de l'entreprise. En juin dernier, les autorités envisagent d'améliorer la signalisation et le marquage de ces pistes. C'en est trop pour le TCS qui dépose donc un recours.

Derrière la critique de ces modifications techniques et somme toute bénignes, on sent une réticence plus fondamentale: la crainte de voir ce réseau cyclable devenir permanent, le doute quant à l'opportunité même d'une telle expérience.

Pour le TCS la pratique du vélo ne se conçoit qu'en fin de semaine et pendant les vacances, et en rase campagne, là où il a installé ses cyclo-centres. Il relègue ainsi les deux-roues au rang de divertissement leur refusant la consécration suprême du titre «moyens de transports».

La loi du litron

En 1974, 182 personnes ont été tuées sur les routes suisses à la suite d'accidents provoqués par des conducteurs de véhicules à moteur sous l'influence de l'alcool.

Plusieurs personnalités romandes, que l'on peut qualifier d'emblée d'irresponsables, se sont réunies récemment à Lausanne. Parmi elles, le conseiller national vaudois Cossy, vigneron de son état, le docteur Morand, député valaisan, le président des cafetiers suisses, et député valaisan également, M. Moren. Leurs objectifs: empêcher l'abaissement du taux d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 pour mille. Le Conseil fédéral a la compétence de procéder à une telle modification et il n'est pas impossible qu'il en fasse usage dans un avenir proche.

Grand branlebas donc chez ces Messieurs qui nous parlent de taux d'erreur considérables dans la mesure de l'alcoolémie, des graves problèmes

qui se poseront pour les assurances et pour le droit pénal. Mais en réalité bien sûr, où le bât blesse, ce que l'on craint avant tout, c'est de faire baisser la vente des vins. Que pèsent quelques dizaines ou quelques centaines de morts face à ce danger?

D'où une campagne orchestrée autour du thème des tracasseries continuelles et croissantes infligées à l'automobiliste, des entorses cautionnées par l'Etat à la liberté individuelle du simple pékin. Voir l'arsenal des arguments développés par les opposants à la ceinture de sécurité.

On prendrait ces comitards plus au sérieux s'ils s'agitaient avec autant de véhémence contre les atteintes autrement plus importantes aux libertés individuelles que l'on peut constater chaque jour, sur les lieux de travail par exemple.

Mais pour ces héros de la liberté, préserver le laisser-faire au volant, c'est mieux masquer toutes les contraintes que doivent subir par ailleurs ces mêmes automobilistes une fois sortis de leurs cages de tôle.