

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1978)
Heft: 461

Artikel: Allemagne de l'Ouest : à vélo contre l'auto
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1027229>

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: 02.02.2025

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

dre dans la maison, rend brusquement son tablier après quelques mois d'activité seulement, c'est que quelque chose ne tourne pas rond. Qu'a-t-il découvert ?

La Banque hypothécaire, banque publique, est un partenaire privilégié de la Sata; à deux reprises on la retrouve en première ligne ou presque, pour prendre les emprunts de la compagnie charter. Mais, à l'occasion de sa politique de diversification elle ne semble pas avoir pris les précautions élémentaires; ou les relations personnelles ont-elles aidé à fermer les yeux sur les agissements d'illusionniste des dirigeants de la Sata? Les vols long courrier, on le sait maintenant, sont déficitaires; plusieurs millions pour les six premiers mois de l'année. Une politique commerciale agressive qu'on peut résumer par: voler d'abord, faire les comptes ensuite.

Qu'on ne prétende pas que la situation actuelle était imprévisible, que les difficultés ont fondu sur l'entreprise comme un orage. Voilà deux ans déjà que le Conseil d'Etat a été mis au courant par les organisations d'employés! Dans ces circonstances, on comprend mieux qu'il soit plus facile de raviver le ressentiment à l'égard de la Suisse alémanique, monstre froid toujours prêt à dévorer la substance économique de la Romandie, plutôt que de mettre en évidence les vrais responsables. A ce qu'on sait ce ne sont ni Swissair, ni Balair, ni les grands bureaux de voyage d'outre-Sarine qui sont coupables de la gestion déficiente de la Sata.

A nouveau, les travailleurs font les frais de l'impéritie d'une direction arrogante et découvrent — espérons qu'il n'est pas trop tard — la nécessité de s'organiser pour mieux défendre leurs droits.

de vitesse, des voies rétrécies et 300 kilomètres de pistes cyclables. Conséquence: la circulation automobile urbaine a été réduite de 50 pour cent.

Le congrès de Berlin-Ouest ne doit être que le signal d'une coopération suprarégionale des comités de défense allemands. On veut aussi attirer l'attention sur le fait qu'avec 3,3 millions d'exemplaires vendus par an, la bicyclette est l'un des plus importants moyens de transport. A Berlin-Ouest, on a déjà confectionné un dossier impressionnant, avec plusieurs centaines de sources. Le second congrès fédéral de la circulation aura lieu dans un an environ. Le "concept stratégique" adopté à Berlin est à peu de choses près le suivant: les comités de défense attireront davantage l'attention sur la réalisation technique, juridique et financière de solutions de rechange et présenteront des propositions à ce sujet. Les comités exploiteront pleinement la marge de manœuvre qui leur est accordée par la loi. Ils ne reculeront pas devant des actions plus "sévères", qui n'étaient pas encore d'usage dans le secteur de la circulation.

ALLEMAGNE DE L'OUEST

A vélo contre l'auto

Evènement unique en son genre, au moins jusqu'ici, à la fin du mois passé à Berlin-Ouest: un congrès supra-régional, sur les projets en matière de circulation, des comités de citoyens allemands. Pourquoi ne pas évoquer ce rassemblement au moment des grandes migrations estivales à quatre roues?

Le ton de la déclaration commune des quelque huitante (sur quatre cents) comités de défense réunis pour un week-end de travail: on va plaider de façon systématique pour une réduction du pouvoir d'attraction de la voiture!

En fait les propositions sont groupées dans un document fort d'une vingtaine de pages et une série de thèses dont voilà l'essentiel: réduction au strict nécessaire des surfaces réservées à la circulation automobile; pas de nouvelles autoroutes urbaines ne faisant qu'éveiller l'intérêt pour l'automobile; transformation des routes pour limiter la vitesse; élargissement des zones

réservées aux piétons et aux cyclistes; moins de camions sur les routes à longue distance, les chemins de fer devant rendre leur, offre plus avantageuse pour le transport de marchandises. L'objectif "Stop aux autoroutes, priorité aux piétons, aux cyclistes, aux autocars, aux métros" est rendu concret par des allusions à certains exemples à l'étranger — en Suède, aux Pays-Bas, en Angleterre en Italie.

C'est ainsi qu'à Uppsala, en Suède, une ville de 133 000 habitants, on a systématiquement "tranquillisé" la circulation dans un bon nombre de quartiers. Dans tous les quartiers à la population dense, on a installé des zones piétonnières et des réseaux de pistes cyclables. Conséquence: la circulation automobile a été réduite de 10 pour cent, la quote-part des piétons et des cyclistes a augmenté de 17 pour cent; le nombre des accidents a été réduit de 47 pour cent, et les nuisances (bruit et poussières) de 64 à 83 pour cent.

Un autre exemple: Negoya (Japon), 2,3 millions d'habitants. En l'espace de quatre ans, on y a créé 186 zones "tranquillisées" avec des espaces verts et des places, des limitations

Face à Springer

Un groupe allemand se nommant "Tageszeitungs-initiative" (Initiative pour un quotidien) recueille actuellement des fonds pour créer en 1979 un quotidien de gauche en Allemagne fédérale sur le modèle de "Libération", en France et de "Lotta continua" en Italie. Une brochure d'information a été éditée et des fonds sont récoltés. La somme initiale nécessaire pour le lancement est évaluée à 1,5 million de DM (approximativement la même somme en francs). Les solutions proposées: versement mensuel d'un gain journalier ce qui permet de préparer les premiers numéros; pour ceux qui ont les moyens, souscription d'un versement de 500 ou de 1000 DM au capital de la société à constituer et pour les réalistes, abonnement à l'avance pour trois ou six mois. Pour le moment le nom du journal n'a pas encore été choisi.