

D'une société du «plus» à une société du «mieux»



Alberto Mocchi
Président des Verts

Dans une tribune parue récemment dans *24 heures*, le président du PLR Vaud vantait les mérites d'un système économique vaudois qu'il voudrait construit sur de seuls objectifs de croissance.

Personne ne peut nier que la croissance économique de notre pays et de notre canton ces dernières décennies a eu des effets positifs sur notre mode de vie. Il a pour cela fallu cadrer ce développement, afin que les richesses produites profitent au plus grand nombre, et non à une poignée de nantis. C'est là le but des lois sur le travail, des assurances sociales ou encore d'un système fiscal juste et équitable.

On arrive cependant aujourd'hui aux limites de ce système économique, et continuer à souhaiter une croissance infinie et exponentielle dans un monde aux ressources finies est au mieux inconscient, au pire irresponsable.

Notre planète et le vivre-ensemble sont mis à rude épreuve par un développement irréflectif, qui épuise les écosystèmes et compromet l'avenir des générations futures. Ces effets se font sentir également à l'échelle vaudoise, avec un territoire qui souffre d'une course vers le «toujours plus» et une société qui profite de manière très inégale de ses fruits.

Il faut donc arrêter de soumettre notre société aux seuls besoins du

marché, et sortir du dogme de la «croissance à n'importe quel prix». On attire et accepte aujourd'hui dans le canton de Vaud n'importe quel projet économique, sous prétexte de la croissance. Or chacun d'entre eux devrait être analysé en tenant compte de ses avantages (création d'emplois, apports concrets à la société, etc.) comme de ses inconvénients (mitage du territoire, pollution, dumping fiscal, etc.).

En faisant une balance des deux, on se rendrait compte que certains profitent clairement à la société vaudoise, mais que d'autres ont un très fort impact sur l'environnement et soustrairaient de la richesse à d'autres régions du pays ou du monde tout en apportant au final peu de chose ici.

Il est donc temps de sortir d'une société du «plus» pour entrer dans une société du «mieux», dans laquelle l'économie serait à nouveau mise au service de la société.

Et non, cela ne passe pas par le retour à la bougie et à la charrette comme le persiflent d'aucuns, mais par la mise en place de mesures simples, telles qu'une politique de promotion économique moins agressive et plus sélective, la création de réseaux mettant en lien direct producteurs et consommateurs vaudois, ou encore la lutte contre l'obsolescence programmée et le gaspillage des matières premières.

Les Verts souhaitent voir la société vaudoise anticiper l'avenir plutôt que le subir, et envisager son futur en termes de durabilité, d'équité et de qualité de vie plutôt qu'uniquement par la lognette étroite du PIB.

Changer d'approche pour les flux migratoires



Fawzi Mellah
Écrivain

Dans un documentaire poignant intitulé *La nuit tombe sur l'Europe*, le photographe Samuel Bollendorff dresse un portrait affligeant des mesures prises ici et là pour tenter de contenir les nouveaux flux migratoires. Contre le désespoir, on érige des barrières, on construit des murs, on durcit les lois, bref, on criminalise la mobilité en faisant du migrant un délinquant et du demandeur d'asile un suspect passible des tribunaux.

On ne passe plus les frontières; on y trépane. Pour autant, rien n'est réglé. Les migrants continuent à déferler; et les gouvernements à gesticuler. Or, si le résultat de cette gesticulation est dérisoire - les flux ne tarissent pas -, ce n'est pas par manque de moyens, c'est par manque d'imagination. En effet, pour faire face à ces nouveaux flux, les gouvernements continuent à raisonner avec des notions issues du passé. Des années 50 du siècle dernier.

À l'époque, le monde sortait d'une guerre atroce et il fallait résoudre d'urgence deux défis: aider les millions de déplacés à retrouver une vie, reconstruire les pays détruits. Deux notions allaient alors servir à traiter les dossiers: on distinguait le demandeur d'asile et le demandeur d'emploi. Le premier fuyant des violences de nature politique, le second cherchant à améliorer son sort. On parlera alors de réfugié ou d'immigré. Ces deux catégories ne relevant ni de la même administration ni du même traitement. Malgré les difficultés et les

ambiguïtés, ces deux notions servent tant bien que mal à baliser les flux migratoires pendant des décennies. Politiques et fonctionnaires savaient plus ou moins à quoi s'en tenir dans le traitement des demandes qui leur étaient soumises.

Mais aujourd'hui? Alors que les violences se généralisent, alors que la confusion l'emporte et obscurcit le raisonnement, alors que l'on a de plus en plus de mal à savoir qui combat qui et pourquoi, les deux notions imaginées dans les années 50 ne suffisent plus à rendre compte de l'énorme complexité du problème posé par les nouveaux flux migratoires. De nouvelles formes de violences ont émergé. De nouveaux types de migrants. De nouvelles motivations. De nouvelles manières d'affronter le monde.

Qui peut dire, par exemple, si un Syrien venu chercher l'asile en Suisse a fui la guerre, la répression du régime, la misère qui s'est abattue sur lui ou les horreurs dont il fut le témoin? Pourquoi un Afghan franchit-il mers et montagnes pour venir échouer à Milan? Fuyait-il la guerre ou la misère? Et que dire de ces millions de réfugiés climatiques qui, pour échapper à la fureur des ouragans, à la sécheresse ou aux inondations, vont déferler bientôt sur des contrées plus sûres?

Non, décidément, les deux notions simplistes imaginées dans les années 50 ne peuvent plus rendre compte de l'énorme problème que l'humanité va connaître dans les prochaines années... Conjugée à celle des hommes, la violence des éléments induite par les dérèglements climatiques va jeter sur la route des millions de miséreux. À tort selon le lobby cycliste, qui pointe du doigt une absence de statistique claire. À Genève, Pro Vélo a compté 93 accidents aux

Mobilité

Rails en ville, le

Communes et ingénieurs cherchent à sécuriser ces pié

Erwan Le Bec

On dira que la roue est peut-être en train de tourner. Après de longues attentes et séries d'accidents, plusieurs points critiques du réseau routier et ferré vaudois vont prochainement être moins dangereux pour les cyclistes. Il s'agit de l'endroit où les rails du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) croisent les roues des pédaleurs au carrefour de Montétan, et de la vaste zone industrielle d'Orbe, où un enchevêtrement de rails abandonnés et de voies d'usines constitue autant d'obstacles aux deux-roues. S'y ajoute le Chablais, où les cyclistes sont aussi un des arguments pour faire sortir l'Aigle-Leyssin du centre-ville.

Car si le problème est en apparence simple - au moindre croisement mal négocié ou trop tangent avec des rails de train ou de tram, les roues peuvent se piéger dans les interstices -, la solution, elle, tient de la quadrature du cercle pour les communes.

Prenons Orbe, justement. Là, le drame de trop a eu lieu en avril dernier. Un samedi, une quinquagénaire à vélo a basculé en rencontrant une voie ferrée. Elle a été percutée par la voiture qui suivait, et est décédée peu après avoir été hélicoptérée au CHUV.

Dès la fin de l'enquête, tout le monde s'est mis autour de la table. Travys, qui exploite l'Orbe-Chavornay, la Commune, et Nestlé, pour qui le rail est indispensable. Résultat? «On a refait tous les bords de bitume, pour ne pas laisser la moindre irrégularité, et on a comblé chaque entre-rail qui n'est pas perpendiculaire», détaille Guido Roelstra. Il est ingénieur, municipal à Orbe, et aussi président du vélo club local. Lui-même s'est mangé les fameux rails, remplis depuis par une gomme résistante.

«Le problème, c'est que le trafic est intense, poursuit l'élu. Il y a des camions, des trains, et tout ne résiste pas. Il faut aussi trouver l'accord avec des acteurs multiples: qui paie l'installation, qui surveille et assure la manutention? À terme, tout l'axe doit être requalifié. Avec disparition des voies inutilisées, avec panneaux indicateurs (pour les cyclistes aussi), larges allées arborisées, et surtout des pistes cyclables qui rencontrent les rails au plus près possible de l'angle droit.

Accidents en chaîne
Autre écueil: le caractère relativement «résent» de la problématique. «Sur Vaud, la plupart des rails en ville ont disparu, tandis que des villes comme Genève y sont confrontées depuis longtemps», estime Zoé Dardel, présidente de Pro Vélo à Lausanne. Mais le tram fait son retour, la masse critique des cyclistes augmente, et on va y être de plus en plus confronté. Elle poursuit. «On parle beaucoup des interrelations entre automobilistes et cyclistes. Ça veut aussi dire que d'autres sujets sont moins abordés.» À tort selon le lobby cycliste, qui pointe du doigt une absence de statistique claire. À Genève, Pro Vélo a compté 93 accidents aux

abords des rails, toutes causes confondues, rien que dans le centre-ville et entre 2010 et 2015. En sachant que seuls les cas de blessures ou de dégâts sont répertoriés. Sur Vaud seuls huit accidents sur des rails sont recensés par la police cantonale, depuis 2010. Là aussi, des chiffres difficiles, en sachant que le seul carrefour de Montétan compte sept accidents de cyclistes depuis 2012, toutes causes confondues.

Le carrefour de Montétan, à l'ouest de Lausanne, est aussi un cas révélateur. Aux acteurs multiples s'ajoute la difficulté d'investir en sachant que la disparition du LEB dans un tunnel va entraîner la refonte de toute la surface. Mais là, le problème est surtout administratif. La chose n'est simplement pas homologuée. «Le système que nous avons retenu, le VéloStrail, est reconnu en Suisse pour les rails de type Vignole, couramment utilisés sur les chemins de fer, détaille Frédéric Faivre, responsable des systèmes ferroviaires aux Transports publics de la région lausannoise (TL). Par contre, pour les rails de type «à gorge», utilisés pour les tramways et sur le tronçon de l'avenue d'Echallens pour le LEB, il faut passer par une procédure d'approbation des plans auprès de l'Office fédéral des transports (OFT).» Durée moyenne, en procédure simplifiée, quatre à six mois. Une adaptation des rails est nécessaire, ce qui modifiera légèrement leur structure. La Confédération examine dès lors chaque cas individuellement. «Sachant que ce système peut modifier

le comportement de la voie, un suivi continu de l'installation sera mis en place, poursuit Frédéric Faivre. Et vu la distance limitée, la sécurité de l'infrastructure est assurée.» La demande, pour une dizaine de mètres, à l'OFT a été faite en septembre. Quant à la facture, devisée à 100 000 fr., elle sera partagée entre la Ville, qui détient la route, à hauteur de 50%, et 50% pour le LEB, en charge des rails. «C'est un projet qui a valeur de test pour le tram», ajoute la municipale Florence Germond.

«Une feuille blanche»
Au sujet du projet de TI, les spécialistes espèrent d'ailleurs avoir plus de marge de manœuvre qu'avec d'anciennes lignes de train. «On part d'une feuille blanche, ce sera plus facile de gérer la question. L'idéal, ça reste de séparer les flux de circulation et d'éviter les conflits»

Frédéric Faivre Responsable des systèmes ferroviaires aux TL

«Sur Vaud, la plupart des rails en ville ont disparu, tandis que des villes comme Genève y sont confrontées depuis longtemps»

Zoé Dardel Présidente de Pro Vélo Lausanne



Chicanes
La plaine de l'Orbe par exemple conserve des rails pour l'industrie et le trafic passagers. Toute une requalification est à l'étude. PATRICK MARTIN

Une technologie

● Selon une étude de l'Université du Tennessee et citée par *Le Monde*, les dangers lors des traversées de rails sont à relativiser en fonction de l'angle du croisement: le risque est élevé entre 0° et 30°, puis limité entre 30° et 60°. C'est avec ces fourchettes que les apôtres de la petite reine et les autorités vont composer pour chercher des solutions de sécurisation ponctuelles. Car elles existent, sur le papier. En pratique par contre, la réalité est plus complexe. Allons-y au cas par cas.

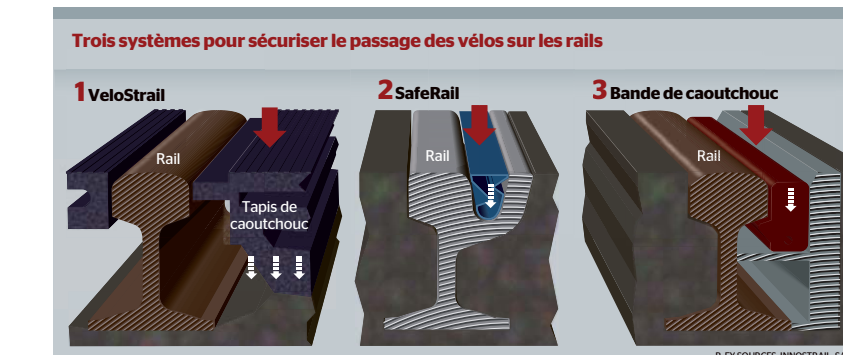
1. Le plus utilisé en centre urbain, c'est le système VéloStrail, commercialisé par une entreprise allemande. Les plaques de caoutchouc recouvrent la totalité des entre-rails, et sont plébiscitées par les cyclistes et les landaus. Le système se ploie ensuite au passage du tram. L'usure est par contre importante sur les rails, là où passent les roues. Et après plusieurs mois les plaques peinent peu à peu à retrouver leur place à l'horizontale. Leur

cauchemar des cyclistes

deux-roues, sources d'accidents parfois dramatiques, comme à Orbe. Loin d'être simple



e sécurisation des rails encore balbutiante



remplacement est alors nécessaire. C'est là, à Genève, que le bât blesse. Selon les TPG, qui l'ont testé à plusieurs carrefours, l'entreprise concernée par la commercialisation

des plaques a finalement renoncé à poursuivre ses activités en Suisse. Un marché public a été lancé pour étudier d'autres options, même si ce système doit bientôt être installé à Jonction.

2. Une autre solution, assez ingénieuse, a été présentée en début d'année à La Haye par deux étudiants hollandais. Dans des interstices réduits, entre le rail et le

bitume, ils espèrent placer des tubes élastiques, profilés, assez résistants pour se ployer sous un tram et offrir une surface plane à un cycliste. Le stade du développement industriel n'est toutefois pas encore atteint. Zurich, qui a testé plusieurs gommes et caoutchoucs entre 2007 et 2013, bute également sur la durée de vie des matériaux. Ces langues plastiques de l'entreprise Angst + Pfister, parfois creuses, glissent plus ou moins profondément dans les entre-rails, réagissent très différemment aux températures et à l'humidité. L'usure peut s'en trouver largement impactée, d'après les tests effectués dans plusieurs gares de l'agglomération et du centre. À tel point que les transports publics zurichois ont renoncé et cherchent, depuis 2014, d'autres solutions pour le programme de sécurisation prévu à l'horizon 2025. L'idée est de trouver un système pouvant être au moins couplé avec un entretien bisannuel des rails.

En chiffres

854 C'est le nombre de cyclistes grièvement blessés, sur toute la Suisse et toutes raisons confondues, en 2016. Un chiffre en hausse. Il faut y ajouter 24 décès.

93 C'est le nombre de cyclistes accidentés à proximité des lignes de tram, rien qu'au centre de Genève entre 2010 et 2015, selon les analyses de Pro Vélo. Le lobby cycliste dénonce d'ailleurs la difficulté d'avoir des données précises: la plupart des chutes ne sont ni annoncées ni comptabilisées, selon eux. Sur Vaud, la police cantonale n'a du reste compté que **8 accidents** de cyclistes sur le réseau ferré depuis 2010.

10 Officiellement, c'est le nombre de cyclistes blessés sur l'avenue d'Echallens, à Lausanne, depuis 2012 et selon les chiffres de l'Office fédéral des routes. En comparaison, plus de **50 accidents** ont été comptabilisés sur le même tronçon depuis 2012, toutes causes et tous acteurs confondus.