

ASILE À GENÈVE

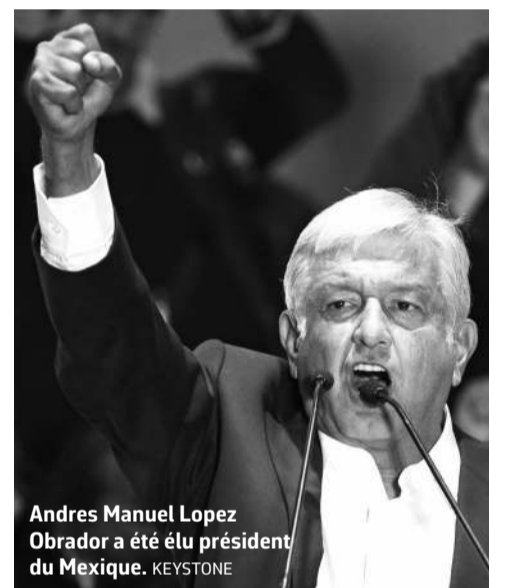
Une mobilisation citoyenne qui paye

5 Les requérants d'asile déboutés ne devront plus passer par la case police à l'aéroport pour toucher l'aide d'urgence de 10 francs par jour. Ce projet pilote a été abandonné après la mobilisation de collectifs de défense des migrants.



Rassemblement des défenseurs du droit d'asile à Genève le 28 mars dernier. KEYSTONE

8 MEXIQUE
«Amlo» fait enfin gagner la **gauche** à la présidentielle



Andres Manuel Lopez Obrador a été élu président du Mexique. KEYSTONE

VAUD

Le Conseil d'Etat veut interdire les pubs sexistes dans l'espace public

4

SUISSE

L'initiative pour des aliments équitables jugée «superflue» par le gouvernement et le parlement

7

VALAIS

Une association réunit le monde politique pour renégocier le tracé de la ligne Chamoson-Chippis

6

éditorial
LAURA DROMPT
PRIORITÉ
AUX VÉLOS

7

Bonne nouvelle: le vélo pourrait faire son entrée dans la Constitution. Les Suisses voteront le 23 septembre sur l'encouragement à la création d'un réseau de voies cyclables, au même titre que notre réputé circuit de chemins pédestres. Le projet – qui ne prévoit pas de mesure contraignante – promouvoir des standards de qualité et de sécurité pour les adeptes de la petite reine.

Si ce mode de transport comporte de nombreuses vertus, la sécurité des cyclistes doit encore s'améliorer. Les accidents graves stagnent depuis dix ans, contrairement aux voitures et aux motos pour lesquelles la tendance est à une nette baisse¹. Piétons et vélos demeurent les catégories les plus vulnérables sur les routes suisses; en 2016, 854 cyclistes ont été grièvement blessés et 24 autres tués.

La faute, le plus souvent, aux véhicules motorisés (66% des accidents dans des carrefours classiques, 90% dans les giratoires). Les dépassements trop rapprochés par les voitures sont également de vrais repoussoirs².

Il est vrai, certains fous du guidon peinent avec la «mobilité douce» et des efforts de pédagogie restent à faire. Prenant des risques et en faisant courir aux autres, les «cycloterroristes» ne sont toutefois pas la norme. Beaucoup d'usagers révent de mettre la pédale douce, ne souhaitant pas importer sur leurs pistes cette mentalité égoïste qui guette dès qu'un être humain s'enferme dans un habitacle.

Les villes suisses ont encore du chemin à parcourir. On ne compte plus les pistes cyclables absurdes, confondues

avec des places de parc, en traitillés, ou menant à des carrefours dangereux pour les vélos. Les municipalités devraient avoir comme objectif de créer des axes cyclables logiques, avec le moins d'interruption possible. Quarante-vingts pour cent des courses en bus et en tram et la moitié des trajets en voiture se font sur moins de 5 kilomètres... Soit vingt minutes pour les cyclistes lambda. Cela laisse envisager une ville toute autre si ces courts parcours se passaient de tout moteur.

Le vélo vient de fêter ses 200 ans et il est promis à un bel avenir, à condition de lui céder – enfin – la priorité. ¹

¹ Rapport SINUS 2017, émis pour le bureau de prévention des accidents
² Enquête LINK 2016, mandatée par Pro Velo, l'ATE, le TCS, le Bureau de prévention des accidents et la Suva

