

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1984)
Heft: 735

Artikel: Routes et autoroutes : les morts et les libertés
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1017023>

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: 29.03.2025

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

Les morts et les libertés

100 km/h sur les autoroutes, 80 km/h sur les routes à l'extérieur des localités, 50 km/h à l'intérieur des localités, voilà l'allure du trafic tel que la souhaite l'Association suisse des transports (AST). Cette prise de position ne surprendra pas le Département fédéral de l'intérieur, chargé de la consultation des «milieux intéressés» à ce chapitre: l'AST n'est pas de ces organisations qui alimentent la démagogie galopante des forcenés de la vitesse, pour qui le dernier carré des «libertés individuelles» se défend sur la route (on a les croisades qu'on peut).

A l'appui du plaidoyer de l'AST, la démonstration de certains effets positifs des limitations 80/100: baisse des émissions de substances polluantes (il n'est pas vrai qu'une voiture qui roule plus lentement et roule donc plus longtemps, pollue davantage; il n'est pas vrai non plus que la réduction des oxydes d'azote entraînerait une augmentation des hydrocarbures); économie de la consommation totale de carburant (-5%); moins de bruit: le bruit augmente sensiblement dès qu'un véhicule roule à plus de 100 km/h; au point qu'une voiture qui se déplace à 140 km/h fait autant de bruit que quatre véhicules qui roulent à 100 km/h.

Voilà des avantages qu'il sera difficile d'écarter d'un revers de manche.

Mais les plus impressionnants des chiffres avancés touchent à la sécurité routière. On se souvient que le Conseil fédéral, crise pétrolière oblige, introduisait, entre novembre 1973 et mars 1974, le 100 km/h sur les autoroutes helvétiques; cette expérience, même relativement courte et coïncidant avec des mois hivernaux, permet quelques comparaisons:

— accidents sur les autoroutes janvier-mars 1973, *vitesse libre*: 552

— accidents sur les autoroutes janvier-mars 1974, *limitation à 100 km/h*: 276

— accidents sur les autoroutes janvier-mars 1975, *limitation à 130 km/h*: 506

— accidentés sur les autoroutes janvier-mars 1973, *vitesse libre*: 175

— accidentés sur les autroutres janvier-mars 1974, *limitation à 100 km/h*: 91

— accidentés sur les autoroutes janvier-mars 1975, *limitation à 130 km/h*: 153.

Des chiffres qui parlent d'eux-mêmes.

Pour le reste, le tribut payé année après année à la route est stable, l'un dans l'autre:

— blessés dans le trafic routier: 1970: 35 981; 1975: 29 951; 1980: 32 326; 1982: 31 358.

— morts dans le trafic routier: 1970: 1694; 1975: 1243; 1980: 1246; 1982: 1192.

En espérant que le rappel de ces quelques statistiques n'aura pas compromis la réussite de la croisade pour les «libertés individuelles»...

PS. Dernière heure: encore un bon week-end pour les «libertés individuelles», ces 16 et 17 juin derniers. Au moins neuf morts sur les routes suisses.

VROUM

Les partisans de la vitesse aboient et les limitations passent

Les limitations de vitesse seraient-elles acceptées par la population? Grande question... Du côté des opposants, on soutient en tout cas que de telles mesures seraient inutiles, puisque personne ne les respecterait! Affirmation gratuite, note l'AST qui rappelle que selon de récents sondages («Illustré» et «Schweizer Illustrierte»), plus de la moitié de la population est favorable (sans clivage Suisse romande - Suisse allemande) aux limitations 80/100, que les 50 km/h dans les localités ont gagné des adeptes dans les régions où cette vitesse avait été introduite à l'essai, qu'enfin les partisans de limitations plus sévères se sont nettement multipliés depuis 1974 — témoin le tableau récapitulatif ci-dessous:

