

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 24 (1987)  
**Heft:** 879

**Artikel:** Limitations de vitesse : les miracles du 30 à l'heure  
**Autor:** Delley, Jean-Daniel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1019848>

### **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>**

## Plus d'Etat, quand ça m'arrange

■ (jd) La semaine dernière, le Conseil national a adopté à une écrasante majorité une révision de la loi sur le crédit à l'hôtellerie et une augmentation de la subvention fédérale à ce secteur. Une décision de routine qui n'a pas fait la une, mais pourtant fort intéressante dans la mesure où elle illustre le poids des intérêts organisés, la faible capacité critique du Parlement et l'inanité du discours libéral sur le moins d'Etat.

La Confédération intervient depuis 1985 par des subventions qui permettent à l'hôtellerie d'obtenir des crédits à des conditions favorables. Cette intervention provisoire avait pour but l'assainissement des structures de la branche dans une période de crise. Le provisoire dure toujours

et l'on peut légitimement se demander si l'aide publique n'a pas plutôt contribué au maintien de structures dépassées qu'elle n'a permis les adaptations nécessaires.

Trois jours avant la décision du Conseil national, la *Neue Zürcher Zeitung* a violemment pris à partie ce projet, accusant le Conseil fédéral d'avoir pris à son compte les revendications des milieux intéressés – la Société suisse des hôteliers et la Société suisse pour le crédit hôtelier qui gère la manne fédérale – sans aucune analyse critique. Pour la NZZ, ce soutien permanent est injustifié; il empêche l'adaptation aux exigences du marché et maintient en vie des établissements mal gérés ou qui ne répondent pas à un besoin. Critique acerbe du journal zurichois

à l'égard des banquiers qui ont donné leur aval à cette révision, eux qui sont si prompts à dénoncer l'intervention de l'Etat dans la vie économique. Et la gazette de se demander si la somme de 8 millions par an – le montant de la subvention – est vraiment nécessaire pour stimuler le goût du risque des banquiers suisses.

Cette leçon de politique économique libérale n'a pas été entendue. A la veille des élections, les députés sont peu disposés à mécontenter leurs clientèles et les grands principes proclamés dans les programmes politiques cèdent le pas au prosaïque calcul des voix.

Chapeau au radical Félix Auer de Bâle-campagne qui a osé proposer le refus d'entrer en matière, en compagnie des indépendants, des écologistes et de l'extrême-gauche. Lorsque ses défenseurs patentés font défaut, l'économie de marché doit parfois se contenter d'alliés inattendus.

### LIMITATIONS DE VITESSE

## Les miracles du 30 à l'heure

■ (jd) Depuis que le phénomène du dépérissement des forêts est systématiquement observé et qu'on publie régulièrement le niveau des immissions polluantes dans l'air, le public est sensibilisé à la mauvaise qualité de l'air, particulièrement dans les villes.

Parmi les prescriptions adoptées ou envisagées pour réduire la pollution atmosphérique (limitation des émissions à la source, réduction du trafic, limitation de la vitesse), les deux dernières concourent également à la lutte contre le bruit, une pollution tout aussi néfaste que celle de l'air.

Des données disponibles sur les modes de déplacement dans les agglomérations, il ressort que:

– 9% de tous les déplacements auto-

mobiles sont inférieurs à un kilomètre par trajet

– 12% environ des déplacements concernent une distance de un à deux kilomètres

– 11% environ des trajets font entre deux et trois kilomètres.

En clair, un tiers des trajets automobiles quotidiens est inférieur à 3 kilomètres. Cette situation montre qu'il existe des possibilités considérables de modification de nos habitudes de transport au profit de la marche, du vélo et des transports publics. Bien plus que de mesures coercitives, il s'agit d'améliorer rapidement et massivement les conditions de ces modes de déplacement: trajets pédestres séparés du trafic automobile, pistes cyclables dignes de ce nom et trajets

cyclables séparés, fréquence et densité des transports publics.

La limitation de vitesse dans les agglomérations permet de répondre au triple problème de la sécurité, de la pollution de l'air et de la lutte contre le bruit. Un projet de recherche, effectué en Allemagne, a donné des résultats intéressants. La limitation à 30 km/h. dans les zones résidentielles provoque une modification importante du mode de conduite: modération des accélérations, calme et régularité du trafic, bas régime des moteurs.

La limitation de la vitesse à 30 km/h. abaisse le niveau de bruit de 3 à 4 décibels, ce qui correspond à l'effet d'une réduction du trafic de 50 à 60%.

Des chiffres à méditer et des contraintes à mettre en rapport avec les coûts d'équipement des bâtiments qu'exigerait le respect d'un niveau sonore acceptable pour les riverains.

Précision: pour ceux qu'une telle limitation de vitesse effrayerait, ajoutons que la perte de temps par rapport à la limitation actuelle est exactement de 2 minutes et 24 secondes pour un déplacement de 3 km, une perte d'ailleurs purement théorique car, vu les obstacles dans la circulation urbaine, plus la vitesse autorisée est élevée, moins il est possible de rouler effectivement à cette vitesse.

### Réduction des émissions par l'abaissement de la vitesse de 50 à 30 km/h.

	Régime élevé (seconde vitesse)	Régime bas (troisième vitesse)
Oxyde de carbone	- 17,5%	- 13,4%
Hydrocarbures	- 10,4%	- 21,9%
Oxydes d'azote	- 31,8%	- 47,6%