

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 39 (2002)
Heft: 1528

Artikel: Circulation routière : le coût humain de la mobilité
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1008696>

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: 16.03.2025

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

Le coût humain de la mobilité

Le Conseil fédéral vient de présenter sa nouvelle politique de sécurité routière: «Vision zéro». Son objectif: réduire de manière spectaculaire le nombre de victimes d'accidents de la route.

Nous pouvons bien montrer du doigt ces sociétés d'autrefois qui n'hésitaient pas à procéder à des sacrifices humains pour se concilier la bienveillance des dieux. Aujourd'hui c'est au dieu Mobilité que nous consentons collectivement un prix humain très élevé: en 2001, 544 morts et 6200 blessés graves sur les routes suisses.

Le Conseil fédéral a opté pour une nouvelle politique de sécurité baptisée «Vision zéro»: à terme il s'agit de réduire de manière drastique ce sinistre bilan. Sur la base d'une analyse des accidents, des experts proposent une nouvelle stratégie qui se décline en une centaine de mesures possibles portant aussi bien sur l'éducation, l'amélioration des actions de sauvetage et des infrastructures que sur la technique automobile. L'idée n'est pas de restreindre la mobilité mais de minimiser les conséquences fatales des défaillances humaines. Par exemple en

généralisant l'équipement informatique des véhicules, de manière à ce que des «puces électroniques» se substituent à l'être humain dans certaines situations dangereuses.

Ces mesures ne sont que des propositions à discuter avec tous les acteurs concernés et visent des résultats progressifs à l'horizon 2010 - moins de 300 morts - et en 2020 - moins de 210. Point donc de diktat et de précipitation. Pourtant la publication du rapport a aussitôt suscité les plus vives réticences. Une réaction qui en dit long sur la sacralisation de la mobilité et sur une conception pour le moins étriquée de la liberté: liberté de prendre des risques au prix de la vie d'autrui.

Corps spécialisés

Si ce catalogue de mesures mérite d'être débattu avant condamnation, l'application plus soutenue des prescriptions actuellement en vigueur, représente la première

étape indispensable d'une politique de sécurité routière digne de ce nom. Or il n'est que d'observer le taux élevé de non-respect de ces prescriptions sur les routes et dans les agglomérations, romandes en particulier, pour saisir à quel point les autorités ne prennent pas au sérieux cette politique. Des contrôles insuffisants et donc une probabilité élevée de ne pas être pris en faute ne peuvent qu'inciter les usagers de la route à ignorer les règles de la sécurité.

A cet égard, on peut se demander s'il est opportun de continuer à mobiliser des gendarmes pour ces contrôles, alors que la police peine à atteindre ses effectifs légaux. Dès lors pourquoi ne pas mettre sur pied un corps spécialisé d'agents de la circulation, non armés, qui patrouilleraient en permanence à pied, à vélo ou en voiture. Cette présence visible rendrait à coup sûr la raison à des usagers pour qui le réseau routier est devenu l'occasion de se défouler. *jd*

Développement durable

L'exemple de Bâle

Les résultats auxquels sont parvenus les Etats, réunis à Johannesburg au chevet de la Terre, n'ont rien d'enthousiasmant. Après de pénibles tergiversations et une guerre des virgules, la communauté internationale s'est mise d'accord sur des déclarations qui n'engagent personne. En effet, pour les rares objectifs concrets énoncés, manquent les délais pour les atteindre ainsi que les plans d'action et les moyens financiers nécessaires.

La déception justifiée qu'engendrent de telles manifestations ne doit pourtant pas faire oublier que le développement durable se réalise d'abord sur le terrain, au travers d'innombrables actions faisant référence aux principes de Rio et de Johannesburg. A l'exemple de Bâle qui conduit un projet de développement urbain dans le quartier de Sankt Johann. L'objectif «qualité de vie» passe notamment par la mise sous terre d'un tronçon d'autoroute urbaine de 600

mètres, la reconstruction de logements et la promotion des transports publics.

Trois autres projets du même type sont en cours dans la ville rhénane. Grâce à «Novatlantis», une initiative des instituts de recherche des Ecoles polytechniques, ces projets bénéficient des derniers résultats de la recherche scientifique en matière de développement durable. En collaboration avec les autorités et l'économie, les chercheurs visent à réaliser à terme «la société de

2000 watts» - la consommation annuelle moyenne par personne est aujourd'hui de 6000 watts. L'effort porte sur la qualité énergétique des bâtiments, sur la chaleur à distance et la recherche de sources de chaleur souterraines. L'Institut Paul Scherrer procède à des tests de production de gaz à partir de déchets de bois et les Services industriels vont installer de nouveaux distributeurs de gaz avec l'ambition de convertir 5% des automobilistes à ce nouveau carburant. *jd*