

Objektyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1983)**

Heft 691

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

J. A. 1000 Lausanne 1

Hebdomadaire romand
N° 691 14 juillet 1983
Vingtième année

Rédacteur responsable:
Laurent Bonnard

Le numéro: 1 franc
Abonnement
pour une année: 55 francs

Administration, rédaction:
1002 Lausanne, case 2612
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1
Tél. 021 / 22 69 10
CCP 10-155 27

Imprimerie des Arts et Métiers SA

Ont collaboré à ce numéro:
Jean-Pierre Bossy
François Brutsch
André Gavillet
Yvette Jaggi
Charles-F. Pochon
Victor Ruffly

Points de vue:
Hélène Bezençon
Jeanlouis Cornuz
Claude Droz
Gil Stauffer

691

Piétons, n'empiétez pas!

Donc, l'expérience de la réduction de la vitesse à 50 km/h. dans les localités s'est révélée concluante. Moins d'accidents, moins de victimes (voir DP 689).

L'écart entre la zone d'expérience et une zone témoin de grandeur équivalente est suffisant (9%) pour qu'on ne puisse parler d'errance statistique. Le respect de la vie, le prix de l'intégrité corporelle ne laissent pas place à l'hésitation. Puisqu'efficace, la mesure exige généralisation.

L'opposition, pourtant, s'organise. Avec quels arguments?

L'efficacité de la mesure est considérée comme une atteinte au principe — érigé en liberté fondamentale — automobilistique.

En effet, à 40 km/h., la probabilité d'accidents sera réduite encore; à 30 km/h. encore plus, à 20 km/h. encore; absolue à zéro km/h. La sécurité totale, c'est la suppression de l'automobile...

Toute limitation partielle est donc assimilée, philosophiquement si on ose dire, à une atteinte essentielle!

Attitude caractéristique de l'intolérance: toucher à un détail, c'est tout remettre en cause. 50 au lieu de 60, une hérésie.

La mesure, ajoutez-on, sera difficilement contrôlable. Argument du Conseil d'Etat vaudois, par exemple.

Pourquoi donc? Voyez l'avenue de Provence à Lausanne (entrée/sortie de la ville direction Genève)! Les quatre pistes incitent à dépasser le 60 km/h... mais les contrôles y sont fréquents. L'adaptation de la vitesse y devient une habitude.

Le respect imposé et contrôlé d'une règle raisonnable n'est pas de la répression. S'efforcer d'obtenir dans toute la Suisse une réduction de l'ordre de 2000 accidents par une prestation minimale, à peine

quelques minutes perdues, c'est du bon sens. L'égoïsme de qui ne veut pas l'admettre, pas une marque d'individualité!

Observez un passage-piéton. Qui s'y avance est censé jouir de la priorité. Elle n'est pratiquement plus observée. Le piéton, même franchement engagé, s'arrête, laisse passer. L'automobiliste force et il fait connaître son droit parce que freiner, s'arrêter, repartir est plus désagréable pour lui que pour un piéton faire un surplace. Le piéton n'a pas besoin de débrayer, donc il peut attendre.

Cela est si vrai que les passages pour piétons dont on veut vraiment assurer la sécurité sont munis du feu rouge sur commande.

Au lieu de faire respecter une règle essentielle: le plus lourd reconnaît les droits du plus léger; au lieu d'imposer le passage pour piétons comme le rappel absolu de cette hiérarchie des valeurs, on préfère doubler le passage jaune par un signal qui, lui, est respecté parce qu'il règle ordinairement les rapports entre véhicules lourds.

On pouvait admettre le débat sur la ceinture de sécurité, dans la mesure où étaient en jeu les risques que chacun, pour soi-même, veut prendre.

Mais des règles utiles pour la prévention des accidents dont autrui est la victime ne sauraient, sans perversion, être assimilées, à des règles répressives. Etrange capitulation aussi que de craindre d'avoir à les appliquer.

DP en été

«Domaine Public», toujours sur un rythme de parution mineur, semi-pause estivale bienvenue pour la rédaction et l'administration. Merci encore!

Pour mémoire, les dates de parution des prochains numéros:

DP 692, les 28/29 juillet.

DP 693, les 11/12 août.

DP 694, les 25/26 août.

A bientôt.