

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 35 (1998)  
**Heft:** 1337

**Artikel:** Changement de politique?  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1010043>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 02.07.2025

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

# Le temps de vivre

**La limitation de vitesse à 30 km/h: l'essayer c'est l'adopter.**

IL Y A dix jours, les citoyennes et citoyens d'Allschwil, de Delémont et de Coire ont refusé une limitation de vitesse à 30 km/h dans leur localité. Une telle réaction est hélas typique sur ce sujet. A priori, les usagers de la route et même les habitants considèrent une telle mesure comme une chicane. Ils ont pourtant tort.

## Des rues plus sûres

Partout où cette limitation a été introduite, elle rencontre un soutien massif. Ainsi à Graz en Autriche, deux ans après la décision, 80% des habitants y sont favorables. La réduction de la vitesse a permis une baisse sensible du nombre des morts et des blessés – entre 50 et 60% – aussi bien chez les automobilistes que chez les piétons. À Lucerne, la ville suisse la plus avancée en la matière, deux tiers de la population étaient opposés à cette limitation avant son introduction, deux tiers sont ravis après.

En Suisse, quelques trois cents quar-

tiers connaissent déjà le régime des 30 km/h. Mais notre pays a un retard certain dans ce domaine, notamment sur les pays du nord de l'Europe. Malheureusement le droit fédéral restreint fortement la liberté d'action des autorités locales. C'est pourquoi l'Association transport-environnement (ATE) a lancé en septembre dernier l'initiative populaire «Rues pour tous». La limite de 30 km/h deviendrait la règle dans les localités, avec des exceptions possibles sur certains axes. L'initiative rencontre un bon écho puisque 35 000 signatures sont rentrées en deux mois seulement. Même si les sondages d'opinion sont actuellement favorables, la campagne de votation devra résoudre cette difficulté de taille: comment faire accepter une mesure dont les avantages apparaissent seulement lorsqu'elle est appliquée depuis un certain temps?

Car ces avantages, mesurés scientifiquement à de nombreuses reprises, sont indiscutables. Moins d'atteintes à l'intégrité corporelle, moins de dom-

mages matériels. Une mobilité qui n'est pas remise en question: à Graz, la durée moyenne des trajets urbains a augmenté de moins d'une minute. Un résultat qui n'étonnera que ceux qui ignorent la faible vitesse moyenne de déplacement dans les villes. L'effet sur le niveau du bruit est impressionnant. À Lucerne, le chargé de l'environnement a mesuré une amélioration équivalente à une réduction de moitié du trafic motorisé. Par contre, toujours à Lucerne, on n'a pas observé une amélioration significative de la qualité de l'air: les zones de 30 km/h sont encore trop peu nombreuses.

## Une meilleure qualité de vie

Mais au-delà de ces avantages quantifiables, c'est tout un état d'esprit qui change et une nouvelle qualité de la vie qui prévaut. À l'usage, cette limitation n'apparaît pas comme une restriction de liberté mais au contraire comme une libération. Les habitants, tout comme les automobilistes, les cyclistes et les piétons, redécouvrent leur environnement urbain. Dans l'après-guerre, les villes se sont développées en fonction du trafic motorisé, rappelle le responsable de l'environnement de Lucerne. Alors qu'à l'origine les villes ont drainé les populations rurales qui cherchaient une meilleure protection, on assiste aujourd'hui à un mouvement contraire qui voit ceux qui en ont les moyens chercher à la campagne le calme et un environnement sain. La maîtrise de la vitesse pourrait contribuer à une réappropriation des villes par leurs habitants.

Plus profondément encore, cette mesure apparemment bénigne remet en question la vitesse en tant que valeur dominante des sociétés contemporaines. Non, la vitesse n'est pas synonyme de progrès et d'efficacité. Les sacrifices que nous sommes prêts à lui consentir – voyez les blessures infligées aux paysages et aux villes par les lignes ferroviaires pour trains rapides et par les routes expresses et les autoroutes; voyez le contact direct perdu avec notre environnement notamment – se traduisent en détérioration de la qualité de vie. Le temps, c'est de l'argent, prétend le dicton. Mais l'argent suffit-il à faire le bonheur?

jd

REVUE DE PRESSE

## Changement de politique?

«BIEN DES ÉLÉMENTS laissent à penser qu'avec le changement d'équipe au Conseil d'état [général], une époque se termine en matière de logement social et de subventionnement de l'état.

Le système actuel, basé d'un côté sur la prise en charge partielle des intérêts d'une opération immobilière, d'exonérations fiscales, d'un autre, sur le subsi- de à la personne, a montré ses limites:

- Les logements sociaux actuellement mis sur le marché ont des loyers qui dépassent, et de loin, ce qu'une famille des milieux populaires peut assumer.

- L'État a vu le coût de cette politique croître sans cesse et de manière importante, puisque les logements subventionnés quittent le secteur protégé après vingt ans et qu'il faut les remplacer par de nouveaux logements toujours plus chers. Cela à un moment où l'État rencontre les difficultés finan-

cières que l'on sait.

- Seuls les promoteurs y trouvent leur compte, le subventionnement leur permettant de mettre sur le marché des logements qui trouvent preneurs; le système permet parfois de sauver des opérations pourries. [...]

Le regroupement introduit par le nouveau Conseil d'État entre le logement social et les travaux publics arrive donc au bon moment.

[...] Autre piste à explorer désormais, celle de la qualité des logements proposés. La grave pénurie dans laquelle Genève a vécu durant des décennies avait obligé à donner la priorité aux problèmes financiers. La subvention était fonction du seul coût du logement; qu'il soit totalement inconfortable ou une réussite ne changeait rien à l'affaire.

Désormais, la qualité devrait être un paramètre à intégrer.»

Claude Bossy, *Sit-info*, mars 1998