

Zeitschrift: PS info : nouvelles de Pro Senectute Suisse

Herausgeber: Pro Senectute Suisse

Band: - (2000)

Heft: 4

Artikel: Mobilité raisonnable

Autor: Seifert, Kurt

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-789333>

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: 02.02.2026

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

Mobilité raisonnable

Les accidents sur la voie publique appartiennent aux dangers de la vie quotidienne. Souvent les victimes se recrutent parmi ses usagers les plus faibles : les petits enfants et les personnes âgées qui se déplacent à pied. *Vision Zéro* indique une voie qui permettrait d'en éviter les graves conséquences.

« La Constitution fédérale garantit le droit à la vie. Pourtant les accidents de la circulation tuent chaque année 600 personnes. Au nom de notre mobilité, nous risquons de refouler cette réalité, voire de l'accepter. Lorsque nous prenons des décisions sur le taux d'alcoolémie ou sur le trafic routier, notre objectif doit viser zéro accident mortel, même si nous savons que nous ne l'atteindrons pas du premier coup » : ces propos remarquables, le conseiller fédéral Moritz Leuenberger les a tenus le 1er janvier 2000 à la cathédrale de Berne.

Depuis le début de l'explosion du trafic automobile dans les années '60 qui a quadruplé l'effectif des véhicules motorisés, le nombre des morts victimes d'un accident de la circulation a diminué de plus de la moitié. Mais 600 morts par année, c'est encore beaucoup trop! La compatibilité sociale du trafic motorisé se mesure à l'aune des plus vulnérables : les petits enfants et les personnes âgées qui se déplacent à pied. 60% des piétons victimes d'un accident mortel appartiennent au groupe des 60 ans et plus, indiquent les chiffres de 1998.

Les tolérances d'un système

Chez les personnes âgées, le risque de subir un accident mortel de la circulation double approximativement tous les dix ans. Pour les nonagénaires il est six fois plus élevé que pour les personnes de 65 – 69 ans. Quiconque souffre d'un déficit auditif a au moins deux fois plus de risques de subir un grave accident qu'une personne à l'ouïe normale.

Dans son allocution du Nouvel An, M. Leuenberger a reconnu dans *Vision Zéro* un nouveau modèle de sécurité du trafic pour le 21ème siècle. Ce concept a vu le jour en 1997 en Suède, lorsque le Parlement de Stockholm a décidé d'en faire un objectif de la politique nationale de circulation. Le débat est lancé maintenant en Suisse. Qu'en est-il de *Vision Zéro* ?

Pour Kare Rumar, de l'Institut suédois de recherche sur la route et les transports, les objectifs de *Vision Zéro* partent du refus d'accepter que la circulation routière provoque des morts, des blessures graves ou un handicap prolongé. « Les erreurs relèvent de la nature humaine. Nous devons tout mettre en œuvre pour en réduire les effets autant que possible. Mais tant que l'activité humaine fera partie du système, on ne pourra pas les exclure totalement. Une faute ne mérite pas nécessairement la sanction la plus lourde. Reste à concevoir une politique du trafic et de sauvetage telle que les inévitables fautes n'aboutissent pas à des conséquences fatales.»

Renversement des valeurs

Là où il est nécessaire de limiter la mobilité pour des impératifs de sécurité, les mesures à prendre n'interviendront pas au détriment de ceux qui ne présentent guère de danger pour les autres, les piétons jeunes ou âgés. Non, la réalité se présente tout autrement : ce seront les forts qui verront leur mobilité limitée au profit des faibles. Un renversement des valeurs s'impose de toute urgence.

Pour en savoir plus, lire *Rue de l'avenir* no 2/2000, publication trimestrielle du Groupe Conseil romand « Ecomobilité, sécurité des déplacements, urbanisme de proximité », Faubourg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel, tél. 032/724 32 82, www.rue-avenir.ch ou s'adresser au Bureau suisse de la prévention des accidents (bpa), 3001 Berne, tél. 031/390 22 22

kas