

Enfants et circulation : sécurité sur le chemin de l'école

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **29 (1992)**

Heft 1101

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1022105>

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.

S'approcher de la vérité des coûts

On ne cesse de le répéter: les transports doivent prendre en charge toutes les dépenses qu'ils occasionnent. Encore faut-il calculer l'incalculable.

(jd) L'augmentation des déplacements de personnes comme de marchandises contribue indéniablement au développement économique. Mais ce phénomène s'accompagne de nuisances qui prennent des dimensions inquiétantes. Rien d'étonnant à cela nous disent les économistes: si le trafic se développe à un tel rythme, c'est qu'il ne couvre pas tous ses coûts; le prix de ses nuisances, il les fait payer à une collectivité anonyme; c'est ce qu'on appelle les coûts externes. Mais les agents économiques auraient tort de se gêner. Ce qui pour le simple bon sens paraît aberrant est parfaitement sensé du point de vue économique. Ces produits qui parcourent l'Europe et même parfois le monde pour les différentes phases de leur élaboration s'inscrivent dans cette logique.

À propos des remèdes, les économistes nous préviennent: méfions-nous de la prolifération des réglementations et interdictions en tous genres; elles sont peu efficaces car elles ne garantissent pas la meilleure allocation des ressources et coûtent cher en contrôles. La solution? La vérité des coûts. Encore faut-il pouvoir apprécier ces coûts actuellement reportés sur autrui.

Le prix de la qualité de vie

Heidi Schelbert, professeur d'économie à l'Université de Zurich, évoque les méthodes de calcul possibles dans la *Neue Zürcher Zeitung* du 15 septembre dernier.

La méthode indirecte d'abord, qui consiste à évaluer les coûts de réparation dus aux dommages provoqués. Ainsi les coûts externes du trafic devraient inclure le prix des accidents de la circulation: soins aux blessés, pertes de gains de ces derniers et des personnes décédées. Mais on ne répare pas monétairement les souffrances endurées ni les atteintes à la qualité de vie. Entrent également dans ces coûts externes, les dommages dus à la pollution de l'air (bâtiments, flore, faune, sols, êtres humains) chiffrés en termes de

réparation, le prix des parois protectrices et des fenêtres isolantes contre le bruit du trafic. On sait que le prix du terrain et donc des loyers varie selon le niveau de bruit d'un quartier. En comparant ce prix avec celui qui prévaut dans un quartier tranquille de même nature, on détermine le coût à imputer au trafic.

800 francs le mètre carré de forêt

La méthode directe consiste à fixer un coût aux nuisances sur la base du prix que les individus sont disposés à payer pour un bien collectif. On se base ici sur des intentions et non sur un comportement réel; c'est la faiblesse de la méthode. Ainsi, sur la base d'un sondage d'opinion, des chercheurs zurichois ont pu établir à 800 francs le mètre carré la valeur attribuée par les citadins à une forêt proche de la ville, valeur qui reflète l'attachement aussi bien à l'existence et à l'utilisation de cette forêt qu'à sa transmission aux générations futures. Ce résultat confirme des valeurs semblables exprimées par de telles enquêtes au Tessin et à l'étranger.

On le voit, la détermination d'un coût exact est difficile. Pour les économistes, cette difficulté ne doit pas servir de prétexte pour ne rien entreprendre. Ils préconisent d'intégrer immédiatement un coût modéré dans le prix des transports, puis de l'adapter progressivement, en tenant compte des connaissances acquises et de manière à ce que les participants au trafic puissent adapter leur comportement.

Plus de resquille possible

Le laïc s'étonne qu'un modèle présentant de tels avantages ne soit pas déjà en vigueur. Serait-ce que cette approche économique, si elle est séduisante théoriquement, fait peur dans la pratique dans la mesure où elle n'offre plus d'échappatoire, contrairement à la réglementation classique? En effet, si les coûts externes du trafic sont inclus dans le prix du carburant, la possibilité de resquille disparaît. Cette approche éco-

nomique nous paraît intéressante en matière de trafic, où il n'est pas concevable de multiplier les restrictions et encore moins d'introduire l'interdiction générale de circuler. Par exemple, une taxe sur les poids lourds devrait prendre en compte les valeurs d'émission et la distance parcourue. Mais une telle approche ne rend pas superflues les prescriptions: cette taxe pourrait très bien se combiner avec des normes impératives sur les émissions. Concrètement, les véhicules n'obtiennent le permis de circulation que s'ils sont conformes aux normes en matière de pollution atmosphérique, puis paient une taxe dégressive en fonction de leurs performances par rapport aux normes. ■

ENFANTS ET CIRCULATION

Sécurité sur le chemin de l'école

(réd) Les accidents de la circulation restent, hélas, la première cause de mortalité chez les enfants en Suisse: un enfant tué par semaine, un enfant blessé toutes les quatre heures. Les enfants et les adolescents sont obligés de se déplacer à pied ou à vélo et leurs facultés ne leur permettent pas d'appréhender le trafic avec la même rapidité ni avec la même précision que les adultes, mais leur prise en compte dans les aménagements routiers et urbanistiques est encore trop souvent lacunaire ou le fait de rajouts plus ou moins réussis. C'est pour encourager une prise de conscience et pour aider les parents dans leurs démarches face aux autorités que l'Association transports et environnement (ATE) a réalisé un guide à l'intention des parents d'élève: *Sécurité routière sur le chemin de l'école*.

Cette brochure contient quelques rappels utiles sur les enfants et le trafic et présente une marche à suivre ainsi que des réalisations dans des localités genevoises, vaudoises et tessinoises. Des exemples qui seront utiles pour convaincre les autorités, dont certaines se plaisent à penser que rien ne peut ou ne doit être fait.

Sécurité routière sur le chemin de l'école - Agir ensemble. ATE, case postale 324, 2800 Delémont.