

Sécurité routière

La sécurité routière est une affaire sérieuse pour les partisans de l'initiative. Ils s'engagent pour soutenir toutes les mesures efficaces permettant de lutter contre les accidents.

Ils refusent la tactique des opposants qui vise à culpabiliser les citoyens et citoyennes qui voteront l'initiative. Les opposants veulent faire croire que dire oui à "Pro vitesse 100/130", c'est accepter de tuer X personnes en plus par le trafic routier.

C'est une grave erreur et une affirmation gratuite car l'initiative ne donne pas l'autorisation de rouler à n'importe quelle vitesse.

Une analyse objective de la situation démontre que la solution du 100 et 130 est préférable et permet d'atteindre les objectifs de sécurité routière, cela en complément avec d'autres mesures plus importantes.

Contrairement aux opposants, les partisans de l'initiative ne cultivent pas le paradoxe de lutter contre la construction de routes plus sûres. Les partisans recherchent le réalisme.

Où se déroule le trafic et où se produisent les accidents ?

Les routes concernées par l'initiative 100/130 n'englobent qu'une partie

- des accidents 32,2 % (9,2 % + 23,0)
- des blessés 37,2 % (6,9 % + 30,3)
- des tués 59,3 % (8,7 % + 50,6)

Kilomètres et accidents selon les genres de route				
	toutes les routes total	Autoroutes	Autres routes hors localités	Intérieur des localités
Kilométrage approx. en milliards de km	48 = 100 %	26,5 %	37,9 %	35,6 %
Accidents	77'168 = 100 %	9,2 %	23,0 %	67,8 %
Blessés	30'083 = 100 %	6,9 %	30,3 %	62,8 %
Tués	945 = 100 %	8,7 %	50,6 %	40,7 %

La sécurité des autoroutes par rapport à d'autres routes est statistiquement prouvée (taux des accidents, des blessés, des tués par milliards de kilomètres effectués).

Plus grande sécurité des autoroutes

Par rapport	à toutes les routes	aux autres routes hors des localités	aux autres routes à l'int. des localités
Accidents	2,9	1,7	5,5
Blessés	3,8	3,0	6,7
Tués	3,0	4,0	3,5

Cause des accidents

En 1988, la principale cause des accidents a été l'inattention avec 22,5 % des cas. Les dix causes les plus importantes (81,4 % du total) ont été les suivantes :

- inattention 22,5 %
- priorité 16,3 %
- vitesse 16,2 %
- distance insuffisante 6,0 %
- ivresse du conducteur 5,8 %
- signalisation 4,1 %
- dépassement 3,4 %
- manque d'expérience 2,6 %
- circulation imprudente en marche arrière 2,4 %
- comportement du piéton 2,1 %

La vitesse , avec 16,2%, se ventile de la manière suivante :

- vitesse inadaptée aux conditions routières 10,4 %
- vitesse inadaptée aux conditions de circulation 1,3 %
- vitesse inadaptée aux conditions de visibilité 1,5 %
- dépassement de la vitesse maximale 2,5 %
- autres 0,5 %

Il faut en outre tenir compte du fait que les deux tiers des accidents se produisent à l'intérieur des localités. Dès lors, les dépassements des limitations de vitesse ne sont qu'une cause tout à fait secondaire des accidents hors des localités. En termes clairs, les nouvelles limitations de vitesse n'ont guère eu d'influence sur la fréquence des accidents.

Limitations de vitesse acceptables

Depuis longtemps déjà, des experts en matière de sécurité routière exigent qu'il y ait une relation raisonnable entre la limitation de vitesse fixée et l'état de la route. Si les limites sont trop basses, les conducteurs ont la dangereuse tendance de toujours rouler à la vitesse limite, même sur des tronçons dangereux, de nuit ou par brouillard. Par ailleurs, les limitations trop basses ne sont pas toujours respectées, ce qui en diminue fortement la portée.

On le constate régulièrement, depuis que la vitesse a été fixée à 80 km/h hors des localités, une voiture sur deux roule plus vite que la limite prescrite. Il n'est pas sûr que des contrôles plus fréquents aboutissent à un meilleur respect de cette limitation, comme le démontrent des enquêtes sur la psychologie des conducteurs.

Lorsque la vitesse était limitée à 130 sur les autoroutes, la tendance à rouler toujours à la vitesse limite était moins fréquente. En effet, la vitesse moyenne se situait à environ 120 km/h. Maintenant que la limite est fixée à 120, on constate très nettement la tendance à rouler régulièrement à cette vitesse. Cela signifie que lorsque la vitesse était fixée à 130, elle était beaucoup mieux respectée.

Bien entendu, l'adaptation de la loi au comportement ne signifie pas qu'un comportement fautif répété doit être en quelque sorte légalisé par l'adaptation de la vitesse maximum. Il faut tenir compte de ce danger en prévoyant des limitations de vitesse inférieures, adaptées aux conditions locales, et bien signalées. Or, l'initiative prévoit expressément cette possibilité.

Lutte contre les accidents

Il est incontestable que plus les vitesses sont basses, plus les distances d'arrêt et la violence des chocs diminuent. Toutefois, même à 80/120 km/h, les distances d'arrêt restent trop longues pour éviter les accidents et les chocs sont également très violents. La concentration du conducteur, l'appréciation de la situation, l'adaptation de la vitesse, le respect de la distance entre les véhicules, la technique de freinage, voire d'évitement de l'obstacle sont des éléments beaucoup plus importants pour la sécurité.

La lutte contre les accidents passe par trois facteurs :

- la route
- le véhicule
- l'homme, ce dernier étant bien entendu le plus important.

La route

Les autoroutes étant les voies les plus sûres, tout doit être mis en oeuvre afin que le trafic des autres routes soit reporté au maximum sur ces voies plus sûres. Cela n'exclut pas l'élimination des points noirs d'accidents sur tout le réseau routier.

Les moyens d'information (auto-radios, panneaux de signalisation à information variable) doivent être développés (état des routes, conditions météorologiques, voies d'évitement en cas de bouchons).

Le véhicule

L'amélioration technique sur le plan de la sécurité est indiscutable. Néanmoins, elle peut et doit être accélérée (systèmes autobloquants, sièges d'enfants). Il y a de grandes lacunes dans l'information du public. Elle ne doit plus mettre l'accent sur la performance et l'aspect sportif mais, au contraire, sur :

- la sécurité
- la consommation de carburant
- le respect de l'environnement.

L'homme

Sur le plan humain, les éléments les plus importants sont :

- l'attitude des usagers de la route
- le sens des responsabilités
- la connaissance et le respect des règles
- la maîtrise du véhicule
- l'esprit de tolérance.

A la base du comportement de tous les usagers, il y a :

- l'éducation routière dès le plus jeune âge
- la formation des conducteurs
- le perfectionnement.

L'utilisation des moyens de retenue en cas de choc (ceintures, sièges d'enfants) est une des mesures les plus efficaces pour réduire le nombre de tués et de blessés graves parmi les occupants des voitures. Malgré l'obligation, seulement 66 % des conducteurs portaient, en 1988, la ceinture de sécurité (source BPA), soit 81 % sur les autoroutes, 70 % sur les autres routes hors des localités et seulement 52 % à l'intérieur des localités. On peut dire avec certitude que le nombre de tués et de blessés graves diminuerait avec le port généralisé de la ceinture. Le risque d'être tué ou blessé est deux à trois fois supérieur pour les occupants sans ceinture.

Outre l'éducation des jeunes et la formation des conducteurs, il est impératif de mettre régulièrement sur pied des campagnes de sensibilisation et d'information, notamment dans les secteurs critiques de l'alcool et du respect des plus faibles dans le trafic.

C'est évident, les contrôles sont nécessaires pour garantir le respect des règles de circulation. Pour être efficaces sur le plan de la sécurité, ils doivent être concentrés sur des fautes importantes (dépassements dangereux, non respect de la priorité, vitesse inadaptée) mais ne pas être effectués sous forme de chicaneries. La sécurité routière est trop sérieuse pour cela.