

COMITE ROMAND POUR UNE LIMITATION RAISONNABLE
DE LA VITESSE SUR LES ROUTES

Lausanne, le 30 octobre 1989
MPO/mm

Mesdames et Messieurs les Rédacteurs en chef,

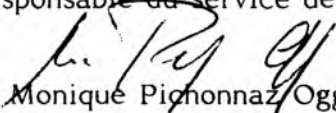
La votation fédérale sur l'initiative "Pro vitesse 100/130" approche.

Afin que vous puissiez informer vos lecteurs des raisons qui motivent les partisans, nous vous adressons régulièrement un service de presse dont vous trouverez en annexe la quatrième édition.

D'ores et déjà, nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à ces articles et restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et exclusivité.

Veillez agréer, Mesdames et Messieurs les Rédacteurs en chef, nos salutations les meilleures.

COMITE ROMAND POUR UNE
LIMITATION RAISONNABLE DE
LA VITESSE SUR LES ROUTES
Responsable du service de presse


Monique Pichonnaaz/Oggier

COMITE ROMAND POUR UNE LIMITATION RAISONNABLE
DE LA VITESSE SUR LES ROUTES
P.a. Monique PICHONNAZ OGGIER - Grand-Pont 10 - Case postale
1000 LAUSANNE 9

Tél. 021 / 312.18.74

Fax 021 / 312.37.58

COMITE ROMAND POUR UNE LIMITATION RAISONNABLE
DE LA VITESSE SUR LES ROUTES

Lausanne, le 6 novembre 1989
MPO/mm

Mesdames et Messieurs les Rédacteurs en chef,

Le temps de la votation approche et les idées sur les limitations de vitesse sont de plus en plus souvent basées sur l'émotionnel.

Nous vous adressons ce cinquième service de presse en souhaitant que vous y trouvez des informations objectives pour vos lecteurs.

D'ores et déjà, nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à ces articles et restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et exclusivité.

Veillez agréer, Mesdames et Messieurs les Rédacteurs en chef, nos salutations les meilleures.

COMITE ROMAND POUR UNE
LIMITATION RAISONNABLE DE
LA VITESSE SUR LES ROUTES
Responsable du service de presse


Monique Pichonnaz Oggier

COMITE ROMAND POUR UNE LIMITATION RAISONNABLE
DE LA VITESSE SUR LES ROUTES
P.a. Monique Pichonnaz Oggier - Grand-Pont 10 - Case postale
1000 Lausanne 9

Tél. 021 / 312.18.74

Fax 021 / 312. 37.58

Oui au dynamisme responsable

Faute d'avoir su prendre une décision raisonnable en août dernier, le Conseil fédéral a provoqué la dissension au sein de la population. Le 26 novembre prochain, le peuple et les cantons sont ainsi appelés à se prononcer sur l'initiative populaire "Pro vitesse 100/130" qui vise à rétablir le régime du 130 km/h sur les autoroutes et du 100 km/h hors des localités. En apparence anodine, cette question renvoie en fait au problème plus vaste du choix de société.

Symbole d'indépendance, la voiture est du même coup devenue l'une des cibles privilégiées des chantres de l'immobilisme et de la croissance zéro. En 1985, quand le Conseil fédéral a introduit les limitations actuelles de 120/80, il a fait valoir deux arguments prépondérants : la salubrité de l'air et la sécurité du trafic. En pleine crise de "dépérissement des forêts", il a eu beau jeu en mettant fortement l'accent sur les impératifs écologiques.

Aujourd'hui, on s'aperçoit cependant que la forêt ne se porte pas si mal, merci, et que l'abaissement des limites de vitesse n'a qu'un effet marginal sur la qualité de l'air. En revanche, on s'aperçoit aussi que la rigidité du 120/80 n'est pas adaptée à toutes les conditions de route. Et sur certains tronçons ou aux heures creuses, ces limites trop basses pénalisent sans justification aucune les automobilistes.

Fort de ce constat, le Conseil fédéral aurait pu rectifier le tir en adoptant une formule souple proposée par le Parlement, le 130/80+, c'est-à-dire 130 km/h sur les autoroutes et 80 km/h hors des localités avec la possibilité d'augmenter cette limite à 100 km/h sur les tronçons qui s'y prêtent.

Il ne l'a pas fait. Divisé, il s'en est tenu au statu quo du 120/80. Il faut donc agir à sa place. L'initiative "Pro vitesse 130/100" est tout à fait adaptée aux circonstances. Outre les deux vitesses prescrites, elle tient compte des exigences de sécurité en permettant d'abaisser la vitesse sur les tronçons dangereux et de la relever quand les conditions le permettent.

Son seul défaut est d'ordre juridique : elle fixe des valeurs dans la Constitution. Cependant, il n'y a pas d'autre voie possible. En regard des avantages procurés, cela ne représente d'ailleurs qu'un inconvénient mineur, propre à nourrir les arguties mais sans incidence. Pour toutes ces raisons, le 26 novembre, il faut voter oui à la souplesse et au dynamisme responsable, oui à l'initiative.

Florian Grey

La vitesse ne tue pas

Restons sérieux, voyons !

Quoi qu'en puissent faire accroire les opposants à l'initiative 100/130, la vitesse en elle-même ne tue pas. Dire que X kilomètres à l'heure de plus produisent automatiquement X morts supplémentaires est parfaitement ridicule. On s'étonne même que certains universitaires utilisent cet argument contre une limitation raisonnable de la vitesse sur les routes.

Prenons le nombre des accidents dans les ménages suisses. Il s'élève à 280'000 par année en moyenne si l'on compte uniquement les accidents ayant nécessité l'intervention d'un médecin. Le nombre de morts atteint l'100 par année. Si l'on opère de la même manière que les opposants à l'initiative 100/130, on doit dire que X ménages de plus par année entraînent automatiquement X morts de plus. Il ne vient pourtant à l'idée de personne de tirer une telle conclusion.

Pourquoi ?

Parce que tout le monde sait qu'un accident, quel qu'il soit, découle d'une erreur humaine.

La vitesse comme telle n'est pas responsable des accidents de la route. Dans chaque cas, il s'agit d'une erreur d'appréciation des conducteurs, d'une erreur humaine.

Pour lutter contre les accidents de la route, il convient donc de mieux former les conducteurs, de leur inculquer un meilleur sens des responsabilités et aussi d'améliorer encore la sécurité des automobiles. Cela, les clubs d'automobilistes le font et continueront à le faire. Cette action a déjà porté des fruits puisque, malgré l'accroissement très rapide du nombre des véhicules et des kilomètres effectués, celui des accidents est en constante dégression, déjà à partir de 1972, soit bien avant l'introduction des limites de 80/120.

Alfred Oggier

L'automobiliste sous tutelle

Le trafic automobile a pris, au cours de ces dernières décennies, un essor extraordinaire. La voiture, notamment, moyen de transport individuel et familial, est devenu un auxiliaire quasi indispensable à l'homme moderne. Elle contribue à améliorer ce que l'on appelle la qualité de la vie en permettant aux personnes actives de gagner plus aisément leur lieu de travail et à tous de profiter plus largement de leurs loisirs puisqu'elle est aussi un moyen d'évasion et de découverte.

On compte aujourd'hui, en Suisse, quelque trois millions de véhicules à moteur. L'industrie et le commerce de l'automobile occupent des milliers de personnes. C'est dire son importance dans l'économie du pays.

Cette marée motorisée ne va, bien entendu, pas sans inconvénients : la pollution de l'air provoquée par les gaz d'échappement, le tribut payé en vies humaines et en handicaps dus aux accidents de la route. S'il ne saurait être question aujourd'hui de faire marche arrière et de condamner le trafic automobile, tout le monde est d'accord pour admettre que la situation doit être mieux maîtrisée.

Il y a, pour cela, deux méthodes possibles : par la persuasion, qui consiste à faire appel au bon sens et au sens des responsabilités de l'automobiliste; on l'invite à circuler moins, à utiliser des véhicules "propres", à mieux adapter sa vitesse aux conditions de la circulation. Cette méthode a déjà porté ses fruits.

Ou par la punition. En effet, certains zéloteurs écologistes semblent cultiver une véritable hargne contre l'automobile, à leurs yeux source de tous les maux. Ils souhaitent que l'Etat intervienne plus énergiquement, ils veulent limiter très sensiblement les vitesses autorisées, augmenter le prix de l'essence et même cesser d'aménager le réseau routier. Ils veulent mettre l'automobiliste sous tutelle.

Cette offensive inquiète les automobilistes dont certains ont mis en oeuvre une contre-attaque sur le plan politique.

L'une de leurs actions de défense est justement cette initiative populaire visant à fixer la vitesse maximum à 100 km/h sur les routes en général et à 130 km/h sur les autoroutes. Estimant que la limitation de vitesse est une mesure généralement admise et comprise, les promoteurs de cette initiative ont pris les devants en proposant une solution que l'on peut considérer comme raisonnable et applicable.

C'est cette initiative qui sera soumise au peuple le 26 novembre prochain.

Il faut espérer qu'elle trouvera grâce devant les citoyens sinon les milieux foncièrement hostiles à l'automobile, enhardis par un succès, risquent fort d'user d'une influence renforcée pour multiplier les obstacles et les interdictions.

René Vernaz

On votera le 26 novembre

100/130 km/h sur nos routes : ce sont des normes raisonnables

Le 26 novembre, les citoyens suisses seront appelés aux urnes. Ils devront, entre autres, se prononcer sur une initiative populaire demandant que la vitesse maximum pour les véhicules à moteur soit fixée à 100 km/h sur les routes hors des localités et à 130 km/h sur les autoroutes.

Le Conseil fédéral est opposé à cette initiative et propose de la rejeter. Nous pensons néanmoins qu'il serait préférable d'accepter les propositions des promoteurs de l'initiative.

Sinon que se passera-t-il ? La situation a le mérite d'être claire.

Si l'initiative 100/130 est repoussée, ce sont les normes fixées par le Conseil fédéral qui resteront en vigueur, à savoir une vitesse maximum de 80 km/h sur les routes et de 120 km/h sur les autoroutes.

Or, ces normes officielles, imposées aux automobilistes suisses depuis 1985, ont de graves défauts.

Le plus grave de ces défauts est que ces limitations de vitesse ne sont pas respectées. Chacun en a fait l'expérience : si, docilement, il suit les directives des autorités, roulant aux vitesses prescrites, il se voit régulièrement dépassé. Ceci est vexant pour le conducteur et peut provoquer chez lui des réactions nerveuses, créant ainsi une insécurité, notamment sur les autoroutes, d'autant plus que la police ne sévit que rarement contre les conducteurs fautifs.

En limitant la vitesse sur les routes, le Conseil fédéral poursuivait trois objectifs essentiels qui sont en soi louables. Il s'agissait, d'une part, dans le cadre de la lutte contre le dépérissement des forêts, de lutter contre la pollution de l'air; le second souci de nos autorités était de contribuer à la sécurité du trafic en limitant les risques d'accidents, son troisième but, enfin, étant d'économiser le carburant.

Or, on est bien obligé d'admettre aujourd'hui que les restrictions imposées en 1985 ont eu des effets fort limités.

Il est vrai qu'on a réussi, ces dernières années, à limiter et même à réduire la pollution de l'air, mais cela est dû avant tout aux mesures prises pour contrôler les gaz d'échappement des voitures et à l'introduction progressive du catalyseur.

On peut faire une remarque semblable au sujet de la diminution du nombre des accidents de la circulation : les limitations de vitesse ont certes contribué à en réduire le nombre et la gravité mais si l'on enregistre aujourd'hui une diminution du nombre d'accidents, cela est dû avant tout à la construction des autoroutes, à l'amélioration du réseau routier et à la meilleure fiabilité des véhicules.

Quant aux économies d'énergie réalisées, elles sont modestes et ne justifient pas les restrictions imposées.

Le Suisse a le sens pratique. Il a consenti des dépenses considérables pour doter son pays d'un réseau routier remarquable. Il a également beaucoup investi dans le but d'acquérir puis entretenir un véhicule qui lui rend de grands services dans la vie de tous les jours. Il ne comprend dès lors pas que les autorités fassent aujourd'hui marche arrière et cherchent à juguler le trafic automobile par des dispositions tracassières. C'est pourquoi il faut espérer qu'il acceptera l'initiative "Pro vitesse 100/130 km/h".

René Vernaz

Un oui souple

Il est toujours très difficile pour un Gouvernement de faire machine arrière, même quand il s'est trompé. En introduisant, le 1er janvier 1985, le régime du 120 km/h sur les autoroutes et 80 km/h hors des localités au lieu du 130/100, le Conseil fédéral avait présenté ces restrictions comme une mesure urgente de lutte contre la pollution atmosphérique.

Quinze jours plus tard, l'initiative populaire "Pro vitesse 130/100", munie de plus de 256'000 signatures valables, était déposée. Comme son nom l'indique, l'initiative demande le retour à une limitation de 130 km/h sur les autoroutes et 100 km/h hors des localités. En fonction de la sécurité, ces limites peuvent en outre être abaissées ou augmentées. L'initiative tient ainsi compte de toutes les situations possibles en permettant d'adapter la vitesse aux conditions de la route.

Ce n'est assurément pas le cas du régime actuel. En dépit de toute logique, il impose sur certains tronçons une vitesse inadéquate qui empêche un trafic fluide, suscite l'énervement et pousse de nombreux conducteurs - généralement respectueux des règlements - à enfreindre la loi. Cette situation regrettable oblige d'ailleurs certaines polices cantonales à placer la barre des contrôles radar beaucoup plus haut, par exemple à 135 km/h sur les autoroutes ...

A l'évidence, avec le 120/80, les limites de la loi sont atteintes, et même souvent dépassées ! Le Conseil fédéral le sait mais ne veut pas en convenir. Le prétexte écologique tombé à l'eau, il a préféré changer son fusil d'épaule en plaidant le statu quo pour des raisons de sécurité routière. A coups de statistiques, il tente de culpabiliser tous ceux que le 120/80 ne convainc pas. Il ne s'agit plus d'un débat rationnel fondé sur des critères avérés mais d'une polémique passionnelle à visées politiques.

Berne et les opposants à l'initiative se gardent en effet bien de souligner que depuis près de 20 ans, les formidables progrès de l'automobile, l'aménagement des routes et la formation des conducteurs ont considérablement amélioré la sécurité routière et, du même coup, fait diminuer de manière significative la fréquence et la gravité des accidents. L'abaissement de la vitesse a certes aussi un rôle à jouer, et personne ne le conteste lorsque cela se justifie. L'aveuglement, c'est d'en faire une obligation généralisée, y compris lorsque cela ne se justifie pas.

Les responsables de la circulation connaissent parfaitement le réseau routier, avec ses points noirs et ses tronçons dégagés. Laissons-les adapter en conséquence les limitations de vitesse. L'initiative "Pro vitesse 130/100" leur donne la souplesse nécessaire pour régler intelligemment ces questions. C'est pourquoi il faut voter oui le 26 novembre prochain.

Florian Grey

Pourquoi je vote oui au 100/130

Lors de la récolte des signatures de l'initiative "Pro vitesse 100/130", j'ai refusé de signer pour deux raisons. La première : je trouvais regrettable d'inscrire une telle disposition dans la constitution et la seconde : il fallait bien prendre quelques mesures urgentes face au dépérissement des forêts.

Aujourd'hui, la situation est bien différente. Le rapport sur les dégâts aux forêts de 1988 a bien montré que la forêt n'était pas aussi malade qu'on l'avait cru. Chacun reconnaît que le phénomène du dépérissement des forêts n'est pas à imputer exclusivement au trafic routier. Nos voitures sont toujours plus nombreuses à être équipées d'un catalyseur, ce qui réduit leurs émissions polluantes de 90 %. La consommation de carburant des nouvelles voitures de tourisme a pu être abaissée de 20 % depuis 1978.

Le Conseil fédéral avait abaissé les vitesses en mesure urgente et provisoire en vue de lutter contre le dépérissement des forêts. La raison de cette décision est maintenant dépassée et le Conseil fédéral, à une petite majorité, s'est mis en contradiction avec ses promesses de 1984. Il invoque aujourd'hui des raisons de sécurité. Heureusement, le nombre d'accidents est en baisse depuis bien avant les décisions de rouler à 120 et 80 km/h Il régresse depuis 1972 déjà et de façon importante.

L'occasion était belle pour le Conseil fédéral de fixer, dès cet automne, les vitesses à 130 et à 80+. Il ne l'a pas fait. Le moment est venu de dire ce que nous en pensons.

L'inscription des vitesses maximales dans la constitution, même si je la trouve regrettable, est donc devenue le seul moyen à notre disposition pour arriver à des limitations raisonnables. Il n'est pas exagéré de penser qu'en cas de refus de l'initiative, les partisans de limitations plus basses vont revendiquer de nouvelles réductions. Tout compte fait, la sécurité sera totale sur les routes quand la vitesse maximum autorisée sera égale à 0.

Jean-Nicolas Philipona

Retour à la normale

Adapter sa conduite aux conditions de la route : telle est la règle fondamentale que tout automobiliste responsable garde en permanence à l'esprit. La voie est dégagée, il roule à bonne allure, en toute sécurité, sur une chaussée bien aménagée. Un obstacle surgit, la route se rétrécit, des virages, des habitations : il ralentit, redouble d'attention.

Cette attitude, conforme à une conduite souple et prudente, devrait constituer la norme. Faute d'une législation adéquate, elle est en train de devenir une exception. A seule fin de ne pas se désavouer, le Conseil fédéral a en effet décidé en août dernier, de maintenir le régime rigide et mal adapté du 120 km/h sur les autoroutes et 80 km/h sur les routes hors des localités. La seule possibilité de revenir à la normale est, dès lors, de voter oui le 26 novembre prochain à l'initiative "Pro vitesse 130/100".

Souvenez-vous : le 120/80 a été introduit en 1985, à titre de mesure urgente de lutte contre la pollution de l'air. Mais les rapports officiels d'experts sont formels : l'abaissement des vitesses par rapport au régime précédent du 130/100 n'a qu'une incidence minime (de l'ordre de 1 %) sur le taux des émissions polluantes. C'est même un effet parfaitement marginal comparé à celui du catalyseur qui permet de réduire d'environ 90 % les émissions polluantes des voitures de tourisme.

Fort de ce constat, le Gouvernement aurait eu tout loisir de faire preuve de sagesse en optant par exemple pour la solution du "80+/130" que lui suggérait le Parlement (130 sur les autoroutes, 80 hors des localités ou davantage quand les conditions le permettent). Il ne l'a pas fait, invoquant sa crédibilité dans la stratégie de lutte contre la pollution atmosphérique. Toutefois, comme l'abaissement des vitesses ne se justifie plus du point de vue écologique, il met aujourd'hui en avant des questions de sécurité.

Le procédé relève de la mauvaise foi. Berne et les opposants à l'initiative feignent d'ignorer que la sécurité routière dépend non pas de la seule vitesse mais d'un ensemble de facteurs, tels que la qualité des véhicules, l'aménagement des routes ou la formation des conducteurs. Cela explique d'ailleurs pourquoi les autoroutes réunissent ces deux atouts en apparence contradictoires : être à la fois les voies les plus rapides et les plus sûres !

L'initiative "Pro vitesse 130/100" offre la possibilité de corriger des mesures inappropriées et mal fondées. Elle favorise un trafic fluide tout en permettant de diminuer ou d'augmenter les limitations prescrites quand cela s'avère nécessaire. Pour toutes ces raisons, le 26 novembre, il faut l'accepter sans hésiter.

Florian Grey

Une initiative raisonnable

Dans quelques jours, le peuple et les cantons suisses auront à se prononcer sur l'initiative "Pro vitesse 100/130".

Il convient de rappeler une fois de plus qu'en demandant une vitesse maximale de 100 à 130 km/h pour les automobiles légères, respectivement sur les routes hors des localités et sur les autoroutes, l'initiative prévoit la fixation de limites **inférieures** sur des tronçons particulièrement dangereux.

C'est dire que le texte proposé comporte toute la souplesse nécessaire pour moduler, cas échéant, les vitesses maxima en fonction des dangers présentés par tel ou tel tracé routier.

Il nous faut cependant revenir sur un point particulier du problème qui a soulevé diverses polémiques ces derniers temps.

En effet, lorsque le Conseil fédéral a introduit la vitesse 80/120 km/h en 1985, il n'a pris en considération que l'amélioration de la qualité de l'air tout en affirmant que si, dans les 3 ans, dès le 1er janvier 1985, les mesures prises n'apportaient pas les effets escomptés, il réintroduirait automatiquement le régime de 100/130 km/h.

Près de 4 ans ont passé depuis la décision du Conseil fédéral. Que constatons-nous? Sur la base de l'expertise d'Elektrowatt, il est établi que les émissions nocives des véhicules automobiles ont diminué entre 1985 et 1987. Il ne fait pas de doute que depuis 1987 ces émissions continuent et continueront à baisser du fait notamment que toutes les voitures neuves mises en circulation en Suisse sont équipées de catalyseurs.

D'autre part, en cherchant bien dans les expertises, rapports, avis techniques ou articles qui ont été établis à propos de la vitesse sur les routes, il n'apparaît pas clairement qu'un régime modulé 100/130 km/h apporte plus de pollution que l'essai à 80/120 km/h. Rien n'établit avec certitude ou rigueur scientifiques que l'initiative, si elle est acceptée, apporterait avec elle des charges polluantes plus grandes.

De même, si l'on prend l'élément de sécurité routière, on constate que la baisse du nombre d'accidents routiers graves est en régression depuis bien avant la limitation à 80/120 km/h. Cela est dû au lent mais continu achèvement du réseau autoroutier et à l'aménagement, par les cantons, des tronçons de routes dont la sécurité laissait à désirer.

Quand on vient prétendre que les vitesses 100/130 km/h entraîneraient un accroissement de 10 % du nombre de victimes, on peut raisonnablement se demander si l'on ne fait pas dire n'importe quoi aux pourcentages lorsque l'on sait surtout que, pour la sécurité routière, la vitesse n'est qu'un facteur parmi de nombreux autres.

Il convient donc de voter en faveur de l'initiative 100/130 km/h, non pas pour donner un simple camouflet au Conseil fédéral, mais bien plutôt pour tâcher d'imiter nos voisins allemands, français ou italiens et de reculer ainsi, dans toute la mesure du possible, l'incitation au non respect d'une norme 80/120 km/h qui ne trouve pas le consensus des usagers.

Pierre de Chastonay

Un sophisme peut en cacher un autre

Les opposants à l'initiative pour une limitation raisonnable de la vitesse sur les routes jouent avec les sentiments des gens.

Ils essaient de culpabiliser tous ceux qui auraient l'intention de voter oui à ce retour à des limitations raisonnables.

Tant de kilomètres à l'heure de plus sur les routes égale tant de morts en plus. Autrement dit, tous ceux qui diront oui auront des morts sur la conscience.

Cette argumentation nous porte à croire que ces messieurs-dames, souvent des intellectuels, ont mal suivi les cours de logique au collège ou à l'université. Il est évident que ce raisonnement ne tient pas. Au contraire, il s'agit d'un sophisme.

S'il est difficile, dans le cadre d'un article, d'en faire la démonstration, l'exemple d'un autre sophisme du même genre suffira à le faire comprendre.

Il survient, dans les ménages en Suisse, 280'000 accidents nécessitant l'intervention d'un médecin en moyenne par année; 1'100 personnes perdent la vie dans de tels accidents. Les ménages sont donc plus meurtriers que la route. Si l'on suit la logique de ceux qui s'opposent au retour à des limitations raisonnables, il convient de dire que tant de ménages en plus en Suisse égale tant de morts en plus.

C'est absurde.

On peut aussi présenter le sophisme suivant : tant de malades décèdent au cours d'interventions chirurgicales ou en raison d'une erreur de diagnostic. Il faut donc interdire une augmentation de ces actes médicaux.

C'est aussi absurde.

Ce qu'il faut rappeler ici, c'est que ni la vitesse, ni le fait d'être en ménage, ni l'opération chirurgicale ne sont en eux-mêmes susceptibles d'entraîner des accidents ou de provoquer la mort. Les accidents, quels qu'ils soient, sont dus à l'erreur humaine.

Il est néanmoins évident que le cadre dans lequel s'exerce notre activité doit être conçu de manière à ce que celle-ci puisse s'exercer dans les meilleures conditions de sécurité. C'est pour cela que l'initiative 100/130 permet d'abaisser les limites partout où les conditions et l'état des routes rendent une telle mesure nécessaire.

L'argument selon lequel les limitations de vitesse n'ont rien à faire dans la Constitution fédérale est de la même veine. Parmi ceux qui s'en offusquent, il y en a de nombreux qui, par initiative, veulent inscrire dans la même Constitution l'interdiction de construire le tronçon d'autoroute de Knonau (4 km). Sans compter que leur initiative "trèfle à quatre" s'oppose diamétralement à leur souci de la sécurité sur les routes. Il s'est avéré que les autoroutes sont les plus sûres de toutes les routes. On n'y recense que le 9,2 % des accidents, le 6,9 % des blessés et que le 8,7 % de tous les tués. Vouloir empêcher la fin de la construction du réseau autoroutier revient donc à refuser toute diminution du nombre des blessés et des tués.

Cet exemple montre que les partisans de l'AST ne font pas beaucoup de cas des accidents et des morts de la route. Leurs objectifs sont d'une autre nature : freiner le trafic privé par tous les moyens, s'opposer à toute amélioration des transports pour des raisons écologiques ou autres et, en fin de compte, contribuer à l'isolement de la Suisse.

La dramatisation de la campagne en vue de la votation du 26 novembre n'est qu'un moyen publicitaire comme un autre. On fait appel à la corde sensible des citoyens parce qu'aucun autre argument de raison ne permet de s'opposer au 100/130.

Alfred Oggier

A 130, suis-je forcément un salaud ?

Si tous les conducteurs qui dépassent la vitesse de 120 km/h sur les autoroutes et de 80 km/h sur les autres voies votaient selon leurs actes, l'initiative populaire rétablissant les limites de 130 et 100 km/h obtiendrait un beau succès. Mais les adversaires de l'initiative s'acharnent à culpabiliser le peuple automobiliste, si bien qu'on ne sera peut-être pas le même homme aux urnes qu'au volant.

Pourquoi l'individu qui, comme moi, votera pour 100/130 est-il par définition un salaud (en substance, c'est bien ce qu'on nous assène !), imbu de son vélocité confort, ivre de vitesse, adorateur de la voiture (un pasteur l'a écrit) au mépris de tout sens communautaire ?

Il y a 3 ans, c'eût été parce que j'étais insensible à la mort des forêts. Il n'est pas inutile, en effet, de rappeler que la limitation provisoire a été instaurée pour lutter contre la pollution. Depuis lors, il a été établi que cette mesure n'avait pratiquement aucun effet sur l'état de l'air et des arbres. Mais qu'importe si le motif de la restriction a disparu; on en trouve un autre.

Aujourd'hui, je suis un salaud parce que je mets en péril la vie ou l'intégrité physique de mon prochain (et aussi la mienne !). Voilà ce que répètent diverses associations de médecins et d'infirmières, par exemple, dont le message, pour être sincère et compatissant envers les victimes de la route, n'en est pas moins surprenant. L'Association des médecins cantonaux a même fait savoir ceci : "Il est absolument certain que le retour aux vitesses 100/130 entraînerait une augmentation du nombre de morts par accidents de la route que l'on peut chiffrer à 50 décès supplémentaires par année au minimum". Une telle précision doit nous convaincre que MM. les médecins cantonaux sont des hommes de science.

Peut-on demander à ces hommes de science d'où ils tirent leur certitude absolue ? Probablement pas des statistiques suisses consécutives aux limitations provisoires, puisque ces restrictions sont mal observées; il serait donc hasardeux d'en conclure quoi que ce soit. Probablement pas de comparaisons internationales; ne voit-on pas, entre autres chiffres, qu'il y a davantage d'accidents mortels aux USA qu'en Allemagne fédérale, toutes proportions gardées, alors que la vitesse n'est pas limitée sur les autoroutes allemandes ? Il est décidément bien difficile de mesurer les effets, sous l'angle de la sécurité, de limitations plus ou moins élevées, à 10-20 km/h près.

Les milieux attentifs à la prévention des accidents insistent depuis longtemps sur l'importance de l'état des routes, de la qualité des véhicules, de la lutte contre l'ivresse au volant, des mesures "d'éducation" des conducteurs (notamment des jeunes). C'est sans doute là qu'il faut continuer à mettre l'accent. Quant aux vitesses, il serait raisonnable non pas de perpétuer des limites inobservées, mais de rétablir celles que la police peut effectivement faire respecter. Ce serait la meilleure contribution à la sécurité.

Jean-François Cavin

Oui à des lois crédibles

De plus en plus, nos libertés sont restreintes de par la volonté du législateur.

Souvent en raison d'abus commis par quelques-uns, on s'en prend à toute une catégorie de la population. C'est ainsi que l'automobiliste a vu et voit encore déferler sur lui toute une série de mesures restrictives.

Certaines ont leur raison d'être, d'autres sont de nature inutilement chicanières.

L'obligation d'équiper les voitures de catalyseurs fait partie des prescriptions qui ont une justification. Il fallait faire en sorte que l'automobile pollue le moins possible. D'ici à quelques années, vers 1995, le trafic routier aura atteint l'objectif de l'ordonnance sur la pollution de l'air. On sera revenu à l'état de 1960, malgré la forte croissance du nombre de véhicules motorisés. Félicitations aux automobilistes qui dépensent plusieurs centaines de millions de francs par année (400 à 500) pour cela.

Vouloir maintenir une limitation de la vitesse sur les routes à 80/100 km/h est par contre une mesure inutilement tracassière et chicanière.

Rappelons que cette restriction, par rapport aux limites de 100/130 km/h pratiquées alors, avait été décrétée en 1984 en raison du dépérissement des forêts.

A ce moment, elle paraissait justifiée, d'autant plus qu'elle était limitée dans le temps. Elle devait rester en vigueur 3 ans. Au 1er novembre 1987, le Conseil fédéral la prolongeait jusqu'au 31 décembre 1989.

On sait aujourd'hui que cette limitation à 80/100 km/h n'a eu et ne pouvait avoir aucun effet sur la santé des forêts. Aucun rapport officiel n'a apporté la preuve que le dépérissement des forêts d'alors fut dû aux gaz d'échappement des véhicules automobiles.

Cependant, le Conseil fédéral, en dépit de sa promesse, a maintenu les vitesses à 80/100 km/h. Il a ainsi perdu de sa crédibilité en décrétant des restrictions inutiles et purement chicanières.

Le peuple suisse veut bien accepter des restrictions lorsqu'elles sont justifiées. Les automobilistes aussi. Mais il est difficile de respecter des lois et règlements qui n'ont pas de sens.

Willy Ritschard, l'ancien Conseiller fédéral, l'a bien dit : "Le citoyen a le sens des règlements lorsque les règlements ont un sens".

Alfred Oggier

Le véritable enjeu

Le 15 janvier 1985, un comité ad hoc déposait à la Chancellerie fédérale une initiative populaire appuyée par 256'207 signatures.

Les promoteurs de cette initiative demandent que soient inscrites dans la Constitution fédérale les vitesses maximales autorisées sur nos routes, à savoir 100 km/h en dehors des localités et 130 km/h sur les autoroutes.

Il faut avoir à l'esprit l'ambiance qui régnait il y a maintenant 5 ans, au moment du lancement de l'initiative, et se souvenir des raisons qui ont incité ce comité à s'opposer à la politique du Conseil fédéral.

On était alors en plein débat sur le dépérissement des forêts. Certains prophètes de malheur annonçaient déjà leur disparition prochaine, rongées par les pluies acides. On avait trouvé un bouc émissaire : l'automobiliste, créature inconsciente et polluante qui n'hésitait pas à sacrifier tout notre patrimoine naturel pourvu que soit assuré son confort et qu'il puisse rouler à sa guise. Pressé de toutes parts, le Conseil fédéral prit alors - c'était en 1984 - la décision de fixer, dans une ordonnance se référant à la loi fédérale sur l'environnement, les vitesses maximales autorisées : 80 km/h en dehors des localités et 120 km/h sur les autoroutes. Cette réglementation devait rester en vigueur jusqu'en 1987.

Cette mise sous tutelle du trafic motorisé et la menace de mesures plus sévères encore allaient provoquer une levée de boucliers dans les milieux des organisations routières directement concernées. L'initiative 100/130, sur laquelle nous allons nous prononcer le 26 novembre, est une première démarche visant à corriger la politique restrictive pratiquée par nos autorités.

Le "match" qui se jouera à fin novembre ne manquera donc pas d'intérêt : on verra alors si le citoyen suisse est prêt à accepter sans réagir la tutelle de l'Etat ou s'il entend défendre ce qui lui reste de liberté.

Car ce n'est pas seulement dans le domaine de la circulation routière que se manifeste cette volonté de tout réglementer : il suffit de penser aux dernières mesures prises dans le domaine de la protection de l'environnement, à la fiscalité toujours plus lourde, à l'aménagement du territoire, aux assurances sociales.

En fin de compte, l'enjeu de la consultation populaire du 26 novembre porte sur une question fondamentale : l'affrontement entre ceux qui font confiance à l'homme et les autres, qui veulent donner à l'Etat et à l'administration des pouvoirs toujours plus étendus.

René Vernaz

OUI à "Pro vitesse 100/130"

Ainsi, ce qui devait à l'origine constituer une simple mesure provisoire destinée à lutter contre le dépérissement des forêts tend à devenir définitif. L'on se souvient, en effet, que le Conseil fédéral, fort de la délégation de compétence conférée par les Chambres fédérales, a décidé de réduire la vitesse maximale des véhicules dès le 1er janvier 1985 de 100 à 80 km/h sur les routes à l'extérieur des localités et de à 120 km/h sur les autoroutes.

A son origine, cette décision était limitée à 3 ans. Or, à fin août 1987, l'Exécutif fédéral a décidé de prolonger l'expérience jusqu'au 31 décembre 1989.

Sur la base de l'initiative constitutionnelle "Pro vitesse 100/130" et dans le cadre de la prise de position à l'égard du nouveau projet de texte de l'art. 37 bis, al. 3 de la Constitution, le Conseil fédéral a décidé de rendre définitives, en notre pays, les vitesses maximales de 80 et 120 km/h envers et contre tout.

Cette mesure a suscité de nombreuses réactions. Tant le TCS que l'ACS estiment qu'il n'est pas du tout prouvé que les vitesses de 100/130 km/h préconisées par l'initiative sont plus défavorables à l'environnement que le 80/100. D'autre part, et sur la base des expériences faites à l'étranger, personne n'a pu et ne peut dire avec certitude que des améliorations à la protection de l'air ont été apportées durant la période d'essai voulue par le Conseil fédéral.

Etant donné qu'entretemps la question a été déviée vers des arguments de sécurité routière, il convient de constater également que, durant les années 1981 à 1984, qui connaissaient le régime du 100/130 km/h, l'on a dénombré moins d'accidents de la circulation que pendant les années de limitation à 80/120 km/h.

Certes, il ne faut pas tomber dans les excès qui consistent à prétendre que la décision du Conseil fédéral lèse et étrangle nos libertés essentielles. Ce n'est pas de cela dont il s'agit.

Il s'agit bien plus de critiquer objectivement une mesure qui n'a pas apporté les résultats escomptés et qui doit être abandonnée faute d'effets suffisamment probants.

Si la population en général et les usagers de nos routes en particulier acceptent volontiers des mesures qui, de par leur nature, semblent raisonnables, ils manifesteront leur opposition à des contraintes qui ne sont ni sages ni nécessaires.

C'est pourquoi il ne nous reste plus qu'à accepter l'initiative qui préconise une vitesse maximale des véhicules automobiles légers et des motos fixée à 100 km/h sur les routes hors des localités et à 130 km/h sur les autoroutes, les tronçons particulièrement dangereux pouvant connaître, eux, des vitesses inférieures.

Pierre de Chastonay

Ils font ce qu'ils veulent

En revenant sur le contenu de l'initiative "Pro vitesse 100/130" sur laquelle le peuple et les cantons suisses seront appelés à voter le week-end du 26 novembre prochain, l'on constate que les mesures prises par le Conseil fédéral d'imposer le régime 80/120 km/h n'ont pas eu les résultats escomptés.

On ne peut que s'étonner, dès lors, que l'Exécutif fédéral s'acharne à maintenir des vitesses maxima sur les routes du pays sous le prétexte d'une amélioration de la qualité de l'air.

En effet, il convient de ne pas oublier que, depuis le 1er octobre 1987, des prescriptions très sévères ont été émises et appliquées qui ont trait, pour les véhicules à moteur utilisant l'essence, à la pose obligatoire d'un pot catalytique et à des contrôles annuels réguliers de la qualité des gaz d'échappement.

A fin 1989, on peut estimer que près d'un tiers de toutes les voitures de tourisme immatriculées en Suisse sont équipées du catalyseur. Dans moins de 2 ans, cette proportion atteindra la moitié du parc automobile. Il faut bien convenir que l'intention - certes louable - du Conseil fédéral de réduire les nuisances des véhicules de tourisme est bien mieux concrétisée par les mesures techniques inhérentes aux véhicules eux-mêmes et à l'emploi de l'essence sans plomb que par le maintien d'un tempo de vitesse à 80 et 120 km/h.

En effet, dans la perspective d'une simple limitation des vitesses sur les routes et autoroutes en dehors des agglomérations, il apparaît erroné et abusif de prétendre - comme ont tendance à le faire certains milieux - que l'automobiliste circulant à 80 km/h est un ange alors que celui qui atteint le 100 à l'heure est un démon.

Ce qui est choquant en définitive dans la décision du Conseil fédéral d'imposer des limitations généralisées à 80/120 km/h, c'est le sentiment que cette mesure - qui ne devait être que provisoire - éveille chez l'utilisateur, soit que "ceux de Berne" font, en définitive, ce qu'ils veulent.

On peut s'étonner que pour contrer la décision fédérale, on doive inscrire dans la Constitution une vitesse de 100/130 km/h alors même que la Charte constitutionnelle ne devrait contenir que des éléments et principes essentiels à la bonne marche de la vie communautaire fédérale. La raison en est que l'initiative législative n'existant pas dans notre pays, du moins au stade de Monsieur tout le monde, force reste à la population d'utiliser l'initiative constitutionnelle pour tenter de combattre une mesure qui se révèle rigide, peu appropriée et surtout inopérante tant sur le plan de la sécurité que sur celui des émissions polluantes.

En préconisant le principe général des vitesses de 100 à 130 km/h selon le genre d'artère fréquentée, l'initiative - qu'il conviendra d'accepter - a pour elle le mérite de moduler les vitesses prescrites. Son alinéa 2 précise, en effet, que pour accroître la sécurité, des vitesses maximales inférieures peuvent être fixées sur les tronçons particulièrement dangereux, des vitesses supérieures pouvant être autorisées sur des tronçons bien aménagés.

Cela revient à dire qu'elle tient justement compte de l'état de notre réseau routier. Ce faisant, on ne peut guère accuser son texte d'être outrancier, dangereux et négligent dans la prise en considération de la sécurité routière ainsi que de la pollution engendrée par le trafic automobile.

Il conviendra donc de dire "oui" à une initiative dont ceux qui accusent les responsables "d'avoir une carrosserie à la place du coeur" n'ont manifestement pas lu le texte.

Pierre de Chastonay

Sécurité routière

Les règles de circulation doivent être respectées

Lorsqu'en 1984 le Conseil fédéral a décidé de fixer à 80 km/h, respectivement 120 km/h les vitesses maximales autorisées sur nos routes et nos autoroutes, son souci essentiel était de lutter contre la pollution de l'air. "C'est une mesure d'urgence, disait-il alors, destinée à combattre le dépérissement des forêts".

Mais cette restriction imposée aux automobilistes visait un second objectif : la sécurité routière. "Il est prouvé, c'est toujours le Conseil fédéral qui parle, que des limitations générales de vitesse peuvent influencer favorablement la courbe des accidents".

On ne peut que se féliciter de constater que notre gouvernement se soucie de notre intégrité physique.

Il est certain d'ailleurs que le problème de la sécurité sur nos routes sera abondamment discuté lors de la campagne qui va précéder la votation du 26 novembre sur l'initiative populaire "Pro vitesse 100/130". On en parlera d'autant plus que les problèmes qui annonçaient la mort des forêts ont mis une sourdine à leurs imprécations.

Il ne faudrait toutefois pas croire que les promoteurs de l'initiative 100/130 sont insensibles à la question de la sécurité sur nos routes. Il serait faux de les dépeindre comme des inconscients qui se soucient uniquement du bien-être des automobilistes.

Bien au contraire !

Ne trouve-t-on pas, dans le texte même de cette initiative, à l'alinéa 2, le postulat suivant : "Pour accroître la sécurité, des vitesses maximales inférieures peuvent être fixées sur des tronçons particulièrement dangereux ...", ce qui est d'ailleurs déjà le cas aujourd'hui et ne changera pas si l'initiative est acceptée.

Nous pensons là surtout aux restrictions de vitesse imposées à 50 km/h dans les localités, avec possibilité de fixer cette limite plus bas encore lorsque les circonstances l'imposent.

Nous pensons aussi à cette limitation à 100 km/h sur certains tronçons d'autoroutes dont le tracé présente quelque danger.

Aussi étonnant que cela puisse paraître, c'est la limitation générale actuelle décrétée par le Conseil fédéral (80/120) qui a le gros inconvénient de créer sur nos routes, sur les autoroutes notamment, un climat d'insécurité. Il est évident que ces normes trop basses sont mal acceptées par nombre de conducteurs et, par conséquent, pas ou peu respectées. Cet état de fait crée une certaine tension : les braves conducteurs qui roulent sans dépasser les normes s'irritent de se voir sans cesse dépassés par ceux - et ils sont nombreux - qui se moquent des limitations officielles. Ce conflit latent provoque des réactions dangereuses.

C'est une des raisons pour lesquelles nous demandons au peuple d'accepter l'initiative "Pro vitesse 100/130". Elle propose des normes acceptables, qui seront donc mieux respectées. La police pourra ainsi effectuer des contrôles efficaces. Ces normes sont celles adoptées par la plupart des pays qui nous entourent : la France, l'Italie, l'Autriche et l'Allemagne fédérale.

René Vernaz

Le bpa se contredit-il ?

Le bpa participe activement à la campagne contre l'initiative "Pro vitesse 100/130". Il diffuse différents services de presse qui s'engagent surtout pour le 80 km/h sur les routes hors des localités.

Etonnant !

En effet, en 1984, le bpa n'écrivait-il pas :

Bpa défavorable aux 100 km/h
mais non opposé à une limitation à 80 km/h avec exceptions

Du fait que le trafic risque de se déplacer des autoroutes vers les routes à circulation mixte, plus sujettes aux accidents - et compte tenu également d'expériences faites à l'étranger - le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) est défavorable à la limitation de la vitesse à 100 km/h sur les premières. La vitesse de 80 km/h hors des agglomération, par contre, est jugée positivement dans l'essentiel. Selon un communiqué de presse y relatif, "il convient cependant encore d'examiner de plus près les problèmes de dépassements entre véhicules de tourisme, camions et trains routiers".

Des modifications répétées du régime de vitesse constituent, d'après le bpa, un facteur négatif, du fait qu'elles portent préjudice à la continuité légale et risquent d'entraîner des infractions fréquentes aux prescriptions en vigueur.

Pour le cas où le Conseil fédéral en arrivait à vouloir abaisser le niveau des limitations actuelles, le bpa suggère de maintenir la vitesse maximale à 130 km/h mais de signaler en plus une vitesse recommandée de 90 à 110 km/h, à titre indicatif; cela éliminerait les répercussions négatives sur la sécurité routière. Si la vitesse maximale de 80 km/h était adoptée hors des localités, il conviendrait de prévoir le maintien de la vitesse maximale actuelle sur les tronçons bien aménagés (semi-autoroutes, routes à trois voies), au profit de manoeuvres de dépassements plus sûres. Les problèmes en rapport avec le dépassement et le système de signalisation devraient toutefois faire l'objet d'un examen plus approfondi.

Le bpa n'est pas compétent pour se prononcer sur le problème complexe de l'état de santé des forêts.

Changement de calculation

Non seulement le bpa se contredit, plus encore, il a changé la définition de la notion de la "gravité des accidents".

En effet, la "gravité des accidents" n'est plus calculée en fonction du nombre des blessés graves par rapport aux blessés légers. Aujourd'hui, le bpa prend la proportion des blessés par rapport au nombre total des accidents (même sans blessé).

Ainsi, l'augmentation des accidents se soldant par des dégâts de carrosserie seulement (suite à un hiver rigoureux par exemple) a pour conséquence une diminution de la "gravité des accidents".

Ainsi, lorsque le bpa affirme que le nombre des accidents graves a diminué depuis l'introduction du 80/100 km/h, il se base sur une méthode de calcul qui n'est pas comparable.

Le prétexte de la sécurité

Jusqu'au 31 décembre 1984, la vitesse maximum générale des voitures automobiles légères et des motocycles était limitée à 100 km/h sur les routes à l'extérieur des localités et à 130 km/h sur les autoroutes. Au 1er janvier 1985, le Conseil fédéral a réduit ces vitesses à 80 et 120 km/h en vue de lutter contre le dépérissement des forêts. Il s'agissait d'une mesure immédiate, limitée à 3 ans.

Le 1er octobre 1987, le Conseil fédéral a prolongé cette mesure jusqu'au 31 décembre 1989. Aujourd'hui, en dépit de ses promesses, le Conseil fédéral a décidé de rendre définitives les limitations à 80/120 km/h.

Le Conseil fédéral reconnaît qu'il ne peut plus avancer le dépérissement des forêts comme argument pour justifier sa décision. C'est pourquoi il invoque la sécurité routière pour maintenir le 80/120 km/h.

Or, le nombre des accidents de la circulation est en baisse depuis bien avant l'introduction de la limitation à 80/120 km/h. Il régresse sensiblement depuis 1972 déjà. Par exemple, le nombre des décès dus à la route par rapport aux kilomètres parcourus a diminué de 71 %, celui des personnes gravement blessées de 65 % et celui des personnes légèrement blessées de 45 %.

Au-dessous de 130 km/h, la vitesse n'est pas le facteur déterminant de la sécurité routière sinon c'est sur les autoroutes qu'il y aurait le plus d'accidents. Or, toutes les statistiques suisses et étrangères le prouvent : sur les autoroutes, le risque d'accident est plusieurs fois inférieur à celui qui existe sur les routes à l'extérieur des localités et même à l'intérieur de celles-ci.

C'est dire le rôle essentiel de la construction routière pour la sécurité. En plus de la réalisation des autoroutes, il s'agit d'assainir tous les tronçons dangereux. Cette seule mesure, selon le Bureau suisse de prévention des accidents, est susceptible de diminuer de 70 % les risques d'accident. On peut relever d'autres travaux positifs pour la sécurité : l'aménagement des routes de contournement, l'élargissement des routes étroites, la correction des virages serrés et l'amélioration de la visibilité.

Ces mesures de construction routière ont largement contribué, ces dernières années, à réduire le nombre des accidents. Elles doivent être poursuivies systématiquement à l'avenir.

Or, ce genre de mesures est justement combattu - voir par exemple les initiatives "Trèfle à quatre" et "Stop au bétonnage" - par les mêmes milieux qui ont exercé une pression considérable sur le Conseil fédéral pour le maintien des vitesses à 80 et 120 km/h, et ceci au nom de la sécurité routière.

Parmi les autres facteurs qui ont amélioré cette sécurité ces dernières années, il faut aussi relever la contribution des constructeurs d'automobiles : la sécurité passive des voitures a été améliorée, ce qui explique la diminution de la gravité des accidents : les freins à disques ont été généralisés; maintenant, le système ABS est introduit progressivement comme accessoire et ses effets positifs commencent à se manifester dans les statistiques d'accidents.

A l'avenir, par de nouvelles améliorations techniques, les constructeurs continueront à apporter leur contribution pour davantage de sécurité. Ainsi, par exemple, dans quelques années, les voitures seront munies d'un système électronique anti-collision ou détecteur d'obstacle, dont l'entrée en action automatique évitera les chocs ou en réduira sensiblement la violence.

Il y aura toujours des endroits où les vitesses de 100 ou 130 km/h seront trop élevées. C'est pourquoi le 2ème alinéa de l'initiative "Pro vitesse 100/130" prévoit qu "pour accroître la sécurité, des vitesses maximales inférieures peuvent être fixées sur les tronçons particulièrement dangereux".

En fait, l'initiative correspond, sur ce point, à la proposition que la Commission parlementaire avait soumise au Conseil fédéral sous la forme de 130 km/h sur les autoroutes et 80 "plus" sur les autres routes en dehors des localités. Au 80 "plus" proposé, correspond le 100 "moins" de l'initiative "Pro vitesse 100/130".

Invoquer la sécurité routière pour s'opposer à cette initiative n'est pas honnête.

Robert Rivier

Oui sans arrière-pensée

Le peuple et les cantons suisses seront appelés à voter le week-end du 26 novembre 1989. Le Conseil fédéral a finalement préféré la confrontation en décidant de maintenir les limitations de vitesses à 80 km/h sur les routes et 120 km/h sur les autoroutes. Après des mois d'enquêtes, d'études et de tergiversations, le Conseil fédéral avait tous les éléments pour appliquer le compromis demandé par des milliers d'usagers, à savoir 80 km/h sur les routes et 130 km/h sur les autoroutes, ceci d'autant plus que tout le monde est d'accord sur le fait que ces limites ne sont pas respectées.

Pourtant, en 1984, le Conseil fédéral avait promis de rétablir le 100/130 km/h si la qualité de l'air ne se trouvait pas fortement améliorée par des vitesses inférieures. Or, la différence constatée a été si minime, pour ne pas dire nulle, que la décision allait presque de soi : **le retour à la situation antérieure.**

C'est donc le peuple qui décidera finalement. Cependant, une précision s'impose : il est évident que si le peuple accepte l'initiative, cela ne veut pas dire qu'il faudra impérativement rouler à 100 km/h sur les routes. En effet, l'alinéa 2 de l'initiative prévoit d'une façon très claire que des vitesses inférieures peuvent être fixées sur les tronçons dangereux. C'est d'ailleurs ce qui existait avant les limitations de 1984.

Malgré ces précisions, les opposants à l'initiative ont pour principale tactique de culpabiliser ceux et celles qui oseront voter pour l'initiative **en faisant croire que voter OUI c'est faire tuer X personnes en plus par le trafic routier !** Ils présentent la chose comme si l'initiative autorisait à rouler à n'importe quelle vitesse. Cette argumentation est scandaleuse. Il s'agit là des mêmes personnes qui s'opposent avec vigueur à l'achèvement du réseau autoroutier, notamment la N1 Yverdon - Morat. Ils savent pertinemment que les autoroutes sont les routes les plus sûres de Suisse : seuls 10 % de tous les accidents de la circulation s'y produisent. Pourtant ils tentent d'empêcher l'achèvement du tronçon Yverdon - Morat par tous les moyens.

Invoquer soudain la sécurité sur les routes pour maintenir cette limitation est une argumentation cousue de fil blanc.

Le nombre des accidents est en baisse depuis bien avant les limitations à 100 et 120 km/h, lesquelles, je le répète, avaient été introduites à titre de solution intermédiaire, soi-disant pour protéger les forêts !

Les opposants font une interprétation tendancieuse des résultats du rapport de l'EPFZ et du BPA. Lorsqu'il est question de gravité des accidents, il faut préciser exactement de quoi il s'agit. Il est erroné, en parlant des limitations de vitesses, de laisser croire aux gens qu'elles produisent une diminution du nombre des blessés. En effet, les chiffres utilisés englobent aussi les accidents à l'intérieur des localités où le 80/120 km/h n'est pas en cause. La gravité des accidents, cela veut dire que l'on tient compte des blessés graves par rapport aux blessés légers. Or, pour trouver des arguments fallacieux, les opposants ont changé la définition : ils entendent par gravité des accidents la proportion des blessés par rapport au nombre total des accidents. C'est faux et je vous donne un exemple probant : l'augmentation des dégâts de tôlerie à la suite d'un hiver rigoureux a pour conséquence,

si l'on applique la méthode des opposants, une diminution de la gravité des accidents puisque, dans ce type d'accident, il n'y a que rarement des blessés. Cela n'a absolument rien à faire avec les limitations de vitesses. Je crois, en toute objectivité, qu'il n'est pas possible, à l'heure actuelle, d'affirmer que le 80/120 km/h ait eu un effet positif sur l'évolution des accidents. Ceux qui croient que le 80/120 améliore la sécurité routière arrivent à cette conclusion par le fait qu'on a donné une nouvelle définition à la notion de "gravité des accidents".

La République fédérale d'Allemagne (RFA) est le seul pays qui offre une comparaison valable avec la Suisse. La vitesse y est limitée à 100 km/h sur les routes à l'extérieur des localités et n'est pas limitée sur les autoroutes. Or, malgré l'introduction du 80/120 km/h en Suisse, dès 1985, la RFA et la Suisse accusent la même tendance en ce qui concerne l'évolution des accidents. Le fait que le nombre de personnes grièvement blessées ait baissé de 10,8 % en Suisse pendant la période de 1985-1988 (limitation à 80/120 km/h) n'a pas de signification puisque l'on constate qu'en RFA (sans limitation de vitesse), durant la même période, la baisse est encore plus importante : 12,4 %. C'est donc bien la preuve que des limitations générales de vitesses n'influent pratiquement pas sur la sécurité. L'important, c'est de tenir compte de l'attitude des usagers de la route, du sens des responsabilités, de la connaissance et du respect des règles, de la maîtrise du véhicule, sans oublier l'esprit de tolérance.

Vous pouvez voter sans arrière-pensée OUI le 26 novembre 1989. Cette initiative vise essentiellement à rétablir la souplesse qu'exigent les différences de situations. Son deuxième alinéa laisse aux autorités toute la faculté d'abaisser les vitesses sur les tronçons dangereux et partout où cela est nécessaire, c'est-à-dire la situation que nous connaissions avant 1985.

Claude Perey

Oui à l'initiative "Pro vitesse 100/130 km/h"

Le Conseil fédéral a finalement préféré la confrontation au compromis en décidant de maintenir les limitations de vitesse à 80 km/h sur les routes et 120 km/h sur les autoroutes. Pourtant, après des mois d'enquêtes, d'études, de tergiversations, il semblait que le Conseil fédéral avait tous les éléments pour appliquer le compromis demandé par des milliers d'usagers, à savoir 80 km/h sur les routes et 130 km/h sur les autoroutes.

Pourtant, en 1984, le Conseil fédéral avait promis de rétablir le 100/130 km/h si la qualité de l'air ne se trouvait pas fortement améliorée par une vitesse inférieure. Or, la différence constatée a été si minime que la décision à prendre allait presque de soi : le retour à la situation antérieure.

C'est donc le peuple qui, finalement, décidera le 26 novembre prochain si il veut maintenir les vitesses actuelles ou accepter l'initiative "Pro vitesse 100/130 km/h".

Une précision s'impose. Il est évident que si le peuple accepte les limitations à 100/130 km/h, cela ne veut pas dire qu'il faudra impérativement rouler à 100 km/h sur les routes ... L'initiative comporte un alinéa stipulant que, pour accroître la sécurité, des vitesses maximales inférieures peuvent être fixées sur des tronçons particulièrement dangereux.

Examinons les arguments des partisans du 80/120 km/h

La pollution

Les rapports prouvent que l'effet des limitations de vitesse est quasiment nul. La réduction des émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbure est estimée à 3 %, chiffre dans lequel est également inclus le pourcentage de la réduction due aux catalyseurs.

Il est ainsi faux de dire que le régime de libre circulation sur les autoroutes a été interrompu, il y a 16 ans, pour des motifs de pollution atmosphérique et d'accroissement du nombre des accidents. Seule la crise de l'énergie avait permis au Conseil fédéral de prendre une telle mesure d'urgence.

La diminution du nombre des accidents

Les partisans de la limitation à 80/120 km/h se basent sur la réduction du nombre des victimes de la route. Ce qu'ils oublient de dire, c'est que le nombre décroissant des accidents est principalement dû à la prise de conscience des automobilistes. Les différentes campagnes de prévention ont sensibilisé l'opinion publique plus que la réduction de la vitesse.

Une preuve nous est donnée par la baisse importante du nombre des morts dans la catégorie des motocyclistes. Il y a quelques années, lors de la réapparition en force de la moto, de nombreux motards furent tués sur les routes, plus spécialement le week-end. L'imprudence était à l'origine de plusieurs drames. Pourtant, la vitesse était déjà limitée à 80/120 km/h. Ce n'est donc pas par le biais d'une réduction de vitesse que l'on a jugulé l'hécatombe mais par des opérations de sensibilisation. Quel exemple plus probant que l'utilité de campagnes d'éducation bien étudiées plutôt que l'application de mesures coercitives et policières qui n'engendrent que la mauvaise humeur et la rébellion.

En Allemagne, aucune limitation n'est imposée sur les autoroutes. Seules sont appliquées des restrictions ponctuelles, créant une alarme visuelle qui force l'utilisateur à plus d'attention et rompt la monotonie engendrée par les longs trajets sur les autoroutes.

En freinant trop l'allure, on déresponsabilise le conducteur qui ne sait plus s'adapter aux conditions de circulation. L'obstacle, quel qu'il soit, devient source d'accidents. Enfin, la formation des jeunes conducteurs se fait elle aussi au ralenti et ne les prépare plus à davantage de discernement.

Quant à l'inscription de cette limitation dans la Constitution, elle est discutable. En effet, le but d'une Constitution devrait être de régir les rapports entre gouvernants et gouvernés. Toutefois, dans la situation actuelle, c'est l'unique solution qu'ont les partisans du 100/130 km/h pour freiner la boulimie des limitations et des réglementations. Car, ne nous leurrions pas : si la limitation à 100/130 km/h est acceptée et n'est pas constitutionnelle, les partisans du 80/120 km/h proposeront bientôt d'autres mesures encore plus restrictives.

Comme nous venons de le voir, les arguments des partisans du statu quo ont du mal à "tenir la route".

Finalement, le 26 novembre, en votant "oui" à l'initiative "Pro vitesse 100/130", nous refuserons aux manipulateurs de l'opinion publique le droit d'entraver notre mobilité et nous freinerons l'enthousiasme des pourfendeurs de l'automobile.

André Sprenger