Circulation routière : commencer par le respect des dispositions existantes

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **24 (1987)**

Heft 877

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1019819

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

CIRCULATION ROUTIERE

Commencer par le respect des dispositions existantes

■ (*jd*) Il est possible que le Conseil fédéral prolonge pour deux nouvelles années l'essai de limitation de la vitesse à 80 km/h hors des localités et à 120 km/h sur les autoroutes. Avant de crier au coup de force, il est bon de rappeler les motifs qui ont conduit à cette limitation et les effets qu'elle a produits.

– Jusqu'en 1972, seule la vitesse dans les localités est limitée.

– A partir du 1er janvier 1973 la vitesse maximale hors des localités est fixée à 100 km/h à titre d'essai pour des raisons de sécurité.

– A la suite de la crise de l'énergie, le Conseil fédéral décrète le 100 km/h sur les autoroutes également, dès le 17 novembre 1973.

– En mars 1974 la vitesse maximale remonte à 130 km/h à titre d'essai. Au vu des résultats le gouvernement fixe la règle 60/100/130 km/h.

– Dès le 1er juillet 1980 la vitesse est abaissée à 50 km/h à l'intérieur d'un certain nombre de localités, à titre d'essai, vitesse fixée définitivement à partir du 1er janvier 1984.

– Enfin dès le 1er janvier 1985 la règle 80/120 km/h est adoptée comme mesure d'urgence destinée à combattre le dépérissement des forêts.

Sécurité, économies d'énergie et protection de l'environnement, tels sont les motifs qui ont guidé le Conseil fédéral dans sa politique de fixation des vitesses maximales autorisées. On peut regretter les trop fréquentes modifications des règles qui ne favorisent pas le respect de ces dernières. Mais il ne faut pas oublier la forte résistance des usagers qui a contraint le gouvernement à n'intervenir qu'à l'occasion de circonstances particulières (crise de l'énergie, dépérissement des forêts, augmentation du nombre des victimes).

Le fait est que la courbe des accidents a connu une évolution favorable: alors que le parc automobile a pratiquement doublé entre 1970 et 1985 et que la distance parcourue a augmenté de 75%, le nombre des blessés a diminué de plus de 15% et celui des tués de 39% durant la même période. Certes la réduction de la vitesse autorisée n'est pas seule en cause: l'amélioration du réseau routier et des véhicules, l'éducation et l'information, le port de la ceinture de sécurité et du casque ont certainement contribué aussi à ce résultat. Mais toutes les études effectuées aussi bien en Suisse qu'à l'étranger parviennent aux mêmes conclusions: les limitations de vitesse influencent favorablement la courbe des accidents; le trafic est plus homogène et donc moins dangereux, les distances de freinage diminuent tout comme la vitesse d'impact en cas de collision.

Edicter des prescriptions est une chose, les faire respecter en est une autre. L'application des règles de la circulation routière incombe aux cantons. On sait la différence de perception entre usagers alémaniques et romands quant aux vitesses maximales autorisées. On connaît également la réticence des autorités romandes à imposer le respect de ces vitesses par des contrôles appropriés. Nous ne disposons malheureusement pas de données sur le comportement effectif des automobilistes, mais une observation superficielle montre que le 80/120 km/h n'impressionne guère une proportion non négligeable d'usagers. Avant même de songer à modifier une fois encore les limites actuelles, il s'agit de les faire respecter. Non seulement par des mesures répressives mais aussi en informant sans relâche sur les aspects positifs de ces limitations (économies d'énergie, protection de l'air et contre le bruit, sécurité).
Un effort nécessaire dans la perspective de la votation sur l'initiative 100/130 qui se déroulera probablement l'an prochain. Une tâche indispensable à l'amélioration du comportement des usagers de la route. En définitive, l'importance du tribut de sang payé à la circulation n'est-il pas un bon indicateur du degré de civilisation d'un pays? A ce chapitre la Suisse ne figure pas parmi les premiers.

A quoi servent les limitations

Mesures		Taux (1)		Evolution
		avant	après	%
100 km/h hors localités	Routes principales – taux d'accidents (2)	2	1,6	–20
	– taux de victimes (3)	150	110	–27
130 km/h autoroutes	– taux d'accidents	0,48	0,31	–35
	– taux de victimes	21,4	13,4	–37
50 km/h localités	– taux d'accidents	1,6	1,49	–7
	– taux de victimes	77,6	68,5	–12

Source : Bureau pour la prévention des accidents

(1) Deux ans avant et après l'entrée en vigueur de la mesure
(2) Par million de véhicules-kilomètres
(3) Par 100 millions de véhicules-kilomètres