

Limitations de vitesse, changer l'approche !

Nous constatons dans un premier temps une attitude particulièrement négative des politiques à l'encontre des usagers de la route. **Ainsi, malgré un refus extrêmement clair (près de 80% de NON) de la population suisse en votation fédérale CONTRE les zones 30 en 2001, aujourd'hui des milliers de zones 30 ont été introduites.** La plupart illégalement, sans respecter le minimum légal qui impose des contrôles de vitesses, ou sans consultations populaires. Dans plus de 95% des cas où un scrutin populaire a eu lieu, les populations ont confirmé leur opposition à ces mesures extrêmes, inutiles et le plus souvent contre-productives. **Les chambres fédérales ont systématiquement acceptés toutes les mesures restrictives (Zones 30, anti 4x4, initiative anti-chauffards) proposées par des associations autophobes.**

Au contraire, une motion (05.3014 – Motion Limitations de vitesse. S'adapter à nos voisins demandant une remise à jour des limitations sur les autoroutes à 130 km/h a été « liquidée », notamment à cause « qu'en 1989, l'initiative populaire "Pro vitesse 130/100", qui visait à fixer les limitations de vitesse dans la constitution fédérale, a été rejetée - à une majorité de 62 pour cent - par le souverain, pour une participation de 69 pour cent. ».

Pour mémoire voici quelle était la voiture de l'année en 1989 :

Franchement, n'y a-t-il pas eu d'évolutions majeures depuis ?

Elisabeth Kopp venait d'être élue comme première femme Conseillère fédérale, c'était donc il y a une éternité !



Initiative populaire fédérale	
Pro vitesse 130/100	
Déposée le :	2 juillet 1987
Déposée par :	Comité ad-hoc
Contre projet :	non
Votée le :	26 novembre 1989
Participation :	69,15 %
Résultat : rejetée ^{NB 1}	
Par le peuple :	non (par 62,0 %)
Par les cantons :	non (par 14 6/2) ^{NB 2}

En mettant en parallèle les 62% de refus (en 1989, en pleine psychose sur la « mort des forêts » dont plus personne ne parle aujourd'hui !) et les 79,7% de refus des zones 30, qui sont instaurées depuis n'importe où sans justifications, comment ne pas être choqué par cette injustice démocratique ?

Initiative populaire fédérale	
Pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions (Rues pour tous)	
Déposée le :	16 mars 1999
Déposée par :	Association transports et environnement
Contre projet :	non
Votée le :	4 mars 2001
Participation :	55,79 %
Résultat : rejetée ^{NB 1}	
Par le peuple :	non (par 79,7 %)
Par les cantons :	non (par 20 6/2) ^{NB 2}

Il grandement temps pour une remise à niveau de nos limitations grâce aux expériences positives de nos voisins.

Afin d'illustrer notre propos, voici quelques exemples intéressants.

Plusieurs pays courageux ont changé ces dernières années leur politique vis-à-vis des vitesses limites sur leurs routes. Ces pays ont augmenté leurs limitations suite à des constats nettement moins négatifs concernant la vitesse qui souffre d'un dogmatisme particulièrement tenace dans notre pays notamment. Il existe désormais un véritable lobby ultra-répressif.

L'Autriche

L'Autriche avait procédé pendant quelques mois à un test très positif puisque aucun accident ne s'est produit durant tout l'essai, d'un tronçon à 160 km/h .

Enregistré depuis : <http://www.news.at/articles/0623/95/142322/tempo-160-maessige-bilanz-teststrecke-nur-15-geschwindigkeitslimit>

NEWS PANORAMA LEUTE SPORT POLITIK WIRTSCHAFT KULTUR LIFE TECHNIK VIDEO
Auto & Motor Digital Games IAA 2011



Seit mehr als einem Monat gilt auf einem zwölf Kilometer langen Abschnitt der Tauernautobahn (A10) zwischen Spittal-Ost und Paternion in Kärnten "Tempo 160". Verkehrsminister Hubert Gorbach (B) zog am Dienstag seine persönliche Halbzeitbilanz. Der Test sei bisher ein "eindrucksvoller Erfolg - allen Unkenrufen zum Trotz". 35 Prozent der Autofahrer befuhren die Strecke mit 145 bis 155 km/h, lediglich 15 Prozent erreichten die höchstzulässige Geschwindigkeit von 160 km/h.

MEHR ZUM THEMA

NETWORLD-UMFRAGE
Soll Tempo 160 auf Autobahnen erlaubt sein?

Tempo 160: "Rasende Männerfantasie"
Grüne kritisieren Kosten von Gorbachs Teststrecke

NEWS-Testfahrt auf der "Rennmeile"
Tempo 160 Teststrecke auf der Tauernautobahn

"Safety Cars" auf der Tempo-160-Strecke
Greenpeace mit neuem Protest gegen "Raser"

KfV sieht keinen Bedarf für Tempo 160
Auf Autobahnen fährt der Großteil unter 135 km/h

Tempo 160 wird von Experten abgelehnt
Anstieg von Unfallopfern, Umweltbelastung & Lärm

Gorbach betonte im Rahmen einer Pressekonferenz in Wien ausführlich, dass mit Tempo 160 "nicht die Raser gefördert, sondern die Geschwindigkeit flexibilisiert" werden soll. 581.178 Autofahrer haben die Teststrecke in Kärnten im Mai 2006 passiert, Unfälle habe es in dieser Zeit nicht gegeben. Rund 1.000 Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit wurden registriert, 70 Prozent davon gehen jedoch auf das Konto von Lkw, die während der Nacht Tempo 60 nicht beachtet hatten und der Section-Control ins Netz gegangen sind.

"Das wesentlichste Ziel ist ein möglichst störungsfreier Ablauf des Autoverkehrs durch Anpassung der Fahrgeschwindigkeit", so der Verkehrsminister. Den Tempo 160-Test auf der A10 bezeichnete Gorbach als "Meilenstein in der europäischen Verkehrspolitik": "In zehn Jahren werden wir über diesen Versuch ganz anders reden", kritisierte der Politiker die aktuellen Diskussionen als "scheinheilig und oberflächlich".

Wichtigste Begleitmaßnahme auf der Teststrecke ist das Überholverbot für Lkw - zumindest zu jener Tageszeit, in der die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahn in Österreich um 30 km/h überschritten werden darf. Und dies auch nur dann, wenn optimale Witterungs- und Fahrbahnbedingungen herrschen.

ArDo:
Tipps

Les promesses d'accidents, d'hécatombe et autre rodéos routiers de troutes les traditionnelles associations autophobes se sont révélées totalement infondées !

Mais l'essai a été abandonné pour cause de « mauvais signe politique » !

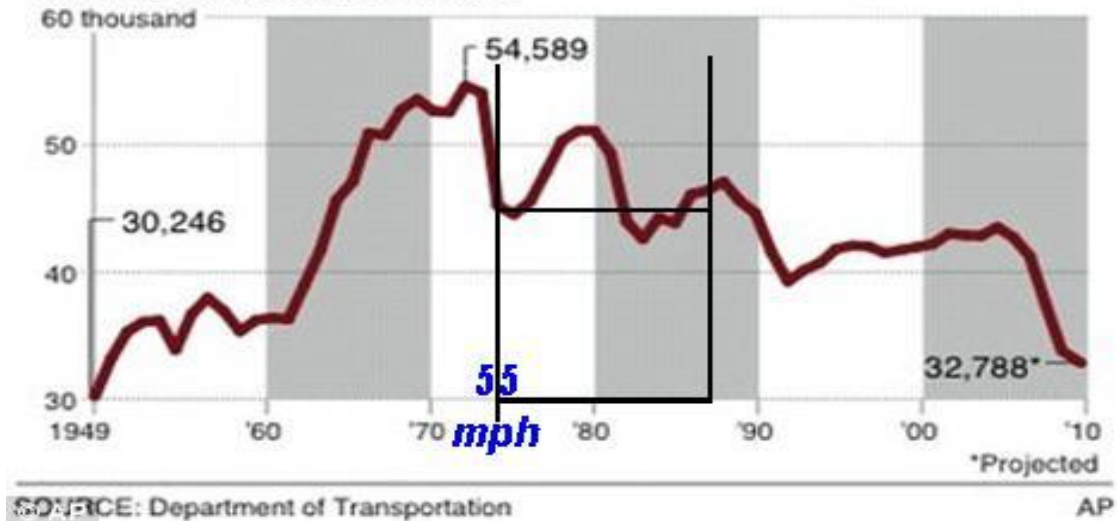
Doit-on dire merci ?

Les USA avaient poussé la « prévention par la limitation » très loin avec une limitation générale de 55 mph (88km/h). Les constructeurs de voitures américaines se sont ensuite centré sur le développement de grosses voitures très confortables mais très peu sûres, au point que les constructeurs se sont retrouvés totalement dépassés par l'évolution des autres parts du monde où la sécurité primait. Puis en 1987 après 14 ans, cette limitation a été levée.

Traffic fatalities decline

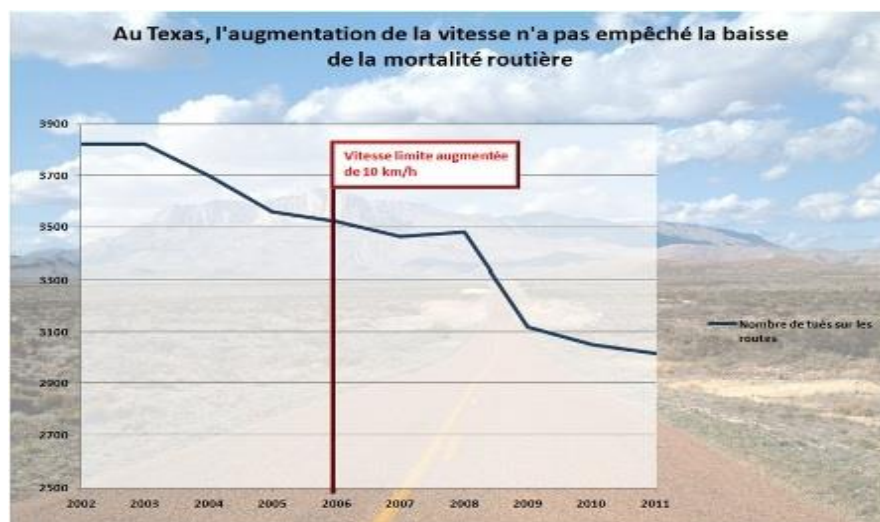
A statistical projection by the Department of Transportation shows that U.S. traffic fatalities is at its lowest level since 1949.

Motor vehicle traffic fatalities



On constate aisément sur le graphique des victimes d'accidents de la route que l'influence de la limitation n'est pas du tout primordiale ni même bénéfique. À partir de 1987 et la levée de la limitation à 88 km/h, l'amélioration est sensible avant de connaître une remontée quasi équivalente. Mais depuis 2005, la diminution est flagrante malgré des vitesses toujours plus élevées dans pratiquement tous les états.

Dernièrement le Texas a à nouveau augmenté avec des portions d'autoroutes à 85 mph (137 km/h). Les augmentations successives de la limitation n'ont pas affecté la diminution des accidents, au contraire.



Une autre expérience unique, celle de l'état du Montana devrait faire réfléchir tout responsable politique honnête. Durant 5 ans, **le Montana n'avait qu'une limitation non chiffrée : « vitesse raisonnable et prudente »**. Durant ces cinq années, le Montana a atteint un niveau très bas d'accidents mortels, et même un record historique avec 101 victimes la dernière année de cette limitation. Cette année-là n'était pourtant pas une année exceptionnellement bonne aux USA puisque la tendance générale était à une hausse légère. **Cette limitation responsabilisant et respectant tous les usagers avait rendu chacun co-responsable et respectueux de la conduite des autres**. En 1999, la cour suprême des USA a imposé au Montana une limitation chiffrée.... Conséquence quasi immédiate, les accidents sont remontés en flèche et ont atteint 143 victimes durant l'année suivant la réintroduction. Un très mauvais bilan du retour de la limitation. Le Montana est aujourd'hui encore un assez mauvais exemple avec un nombre d'accidents mortels de 163 en 2012 (extrapolation sur les 9 premiers mois des 3 dernières années...).

Aujourd'hui, le principe de base de la limitation de vitesse aux USA est d'adapter la limitation à la vitesse moyenne de 85% des usagers...

Les évolutions de la société en Amérique nous arrivent souvent avec du retard, et malheureusement il semble qu'ici aussi nous sommes en retard.

« Summary of the effects of no daytime speed limits:

1. Fatal accident rates on these highways reached an all time low in modern times.

2. On 2 lane highways with no posted limits the frequency of multiple vehicle accidents dropped 5 percent.

3. Seat belt usage rose to 88% percent, with only a secondary enforcement law.

4. Posted limits and their enforcement, had either no or a negative effect on traffic safety.

5. As predicted by the engineering models, traffic speeds did not significantly change and remained consistent with other western states with like conditions.

6. The people of Montana and its visitors continued to drive at speeds they were comfortable with, which were often speeds lower than their counter parts on high density urban freeways* with low posted limits.

7. The theory behind posting speed limits on this classification of road is to reduce conflicts in traffic flow, thereby reducing accidents.

MONTANA PARADOX: Is that the desired safety effect from posting speed limits was achieved by removing them.

*Interesting side bar: During this 6 year period, Montana's rural interstates daytime speeds (no speed limit) were consistently lower (on average 5–10 mph and more) than the speeds being reported on many sections of Southern California's 65 mph posted urban interstates.

Credits: Special thanks to Jack Williams, Research & Evaluation Bureau Chief, Traffic Safety Bureau, Montana Department of Transportation, for his assistance in collecting the highway accident data.

Contact Information,
Chad Dornsife

chad@hwysafety.com

775.721.2423 cell

800.708.5723 voice mail/fax

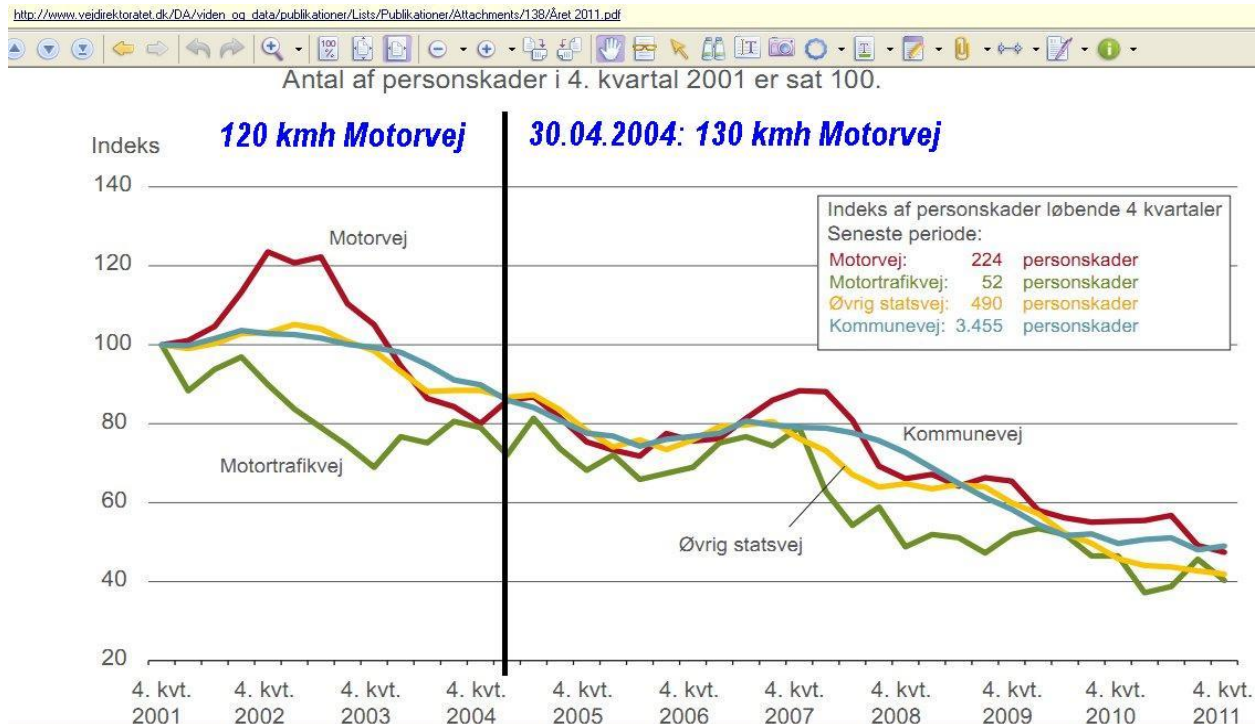
Source : http://www.hwysafety.com/hwy_montana.htm

Mais d'autres pays, européens, ont eux aussi pris cette optique de révision à la hausse des limitations :

Danemark

Le Danemark, en 2004 a passé de 110 à 130 km/h sur de larges portions d'autoroutes. Le parti socialiste s'était farouchement opposé à l'augmentation de vitesse décidée par les libéraux. L'absence d'effets négatifs sur les accidents a finalement convaincu le parti socialiste de maintenir ces limitations une fois son retour au pouvoir...

On constate au demeurant la similitude générale des courbes, ce qui indique que des autres facteurs (amélioration du réseau, amélioration des véhicules, ou les conditions météorologiques) que la vitesse sont bien plus influents...



La limite augmente, les accidents diminuent !

Un test sur certaines routes rurales est en cours au Danemark. Certains tronçons ont une limitation plus élevée, soit 90 au lieu de 80 km/h. À mi-parcours, ce test commencé en 2011 et qui sera poursuivi jusqu'en 2015, le bilan est très positif. Le nombre de collisions a chuté, principalement car la différence de vitesse entre ceux qui respectent et ceux qui ne la respectaient pas s'est amoindrie.

[Conclusion éloquent de responsable de la police routière du Zealand-Sud et Lolland-Falster Erik](#)

[Mather :](#)

[« Nous avons révisé notre jugement après 2 ans de test... »](#)

ROAD SAFETY NEWS

In association with KelticClothing

Tuesday 25th February 2014

Danish experiment suggests higher speeds can cut crashes

18 readers have commented on this story



A trial being conducted in Denmark appears to be showing that increasing the speed limit on certain rural roads is reducing the number of collisions (Copenhagen Post).

The Copenhagen Post report says that two out of three road fatalities occur on Denmark's country roads where the speed limit is 80 kilometres per hour.

Since 2011, Vejdirektoratet (the Danish road traffic directorate) has upped the limit to 90 km/hour on some stretches, which has resulted in fewer collisions due to a 'reduction in the difference between the cars obeying the speed limit and those exceeding it'.

Pologne

La Pologne, a augmenté ses limitations à 140 en 2011 sur autoroutes et a adapté ses limitations de nuit avec une majoration de 10 km/h entre 23h00 et 5h00. **Elle a connu une diminution importante des tués, une diminution qui lui a permis d'atteindre la meilleure statistique des accidents mortels depuis l'an 2000 !...**

Bilan des tués totaux : 2010 (avant la limitation à 140) : 3908, 2012 (après l'augmentation de la limitation) : 3571 = **moins 9%**

L'augmentation en 2011 est due principalement à l'augmentation des accidents dus à l'alcool, qui reste le plus grand fléau routier en Pologne...

geo	time	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pologne		334	5826	5642	5712	5444	5243	5583	5437	4572	3908	4189	3571
Portugal		371	1875	1546	1294	1247	969	974	885	840	937	891	718
Bulgarie		450	2444	2200	2440	2820	2887	2800	2854	2766	2277	2048	2040

De plus, pour tous les pays de l'Est, le choc entre la qualité des véhicules et le réseau routier en mauvais état à la sortie du communisme a donné lieu à une phase de transition similaire, avec d'abord une augmentation des accidents suivie d'une mise à niveau et enfin une réduction des accidents.

La vitesse n'est qu'un effet « secondaire », puisque les véhicules de la période communiste étaient particulièrement lents (Lada, Skoda, Trabant, Wartburg, Syrena ou Wolga) et de conception ancienne. Dès que le réseau s'améliore et que le niveau de qualité du parc automobile progresse, les accidents diminuent.

La Bulgarie

La Bulgarie a elle aussi augmenté sa limitation de vitesse sur autoroute le 1 juillet 2012, la fixant désormais à 140 km/h. Les autoroutes de ce pays sont assurément de qualité moindre voire au mieux équivalente à celle de la Suisse... Non ?

La Grande-Bretagne

« The motorway speed limit will increase from 70mph to 80mph in 2013, under Government plans - a move aimed at boosting the economy, the Transport Secretary has said. Speaking to Sky News, Philip Hammond said: "This is a clear proposal from the Government to increase the motorway speed limit to 80 miles an hour. "Principally this is about the huge time savings that would be available by improving journey times, hundreds of millions of pounds worth a year of time savings. "And also the benefit of bringing millions of ordinary motorists, who are otherwise law abiding, back on the right side of the law because frankly the current speed limit has lost legitimacy." »

The current 70mph national speed limit was set in 1965. Since then advances in vehicle technology and design have contributed to more than a 75% drop in the number of people killed on British roads. The Department of Transport has been reviewing the 70mph speed limit for some time. From its analysis, so far it has concluded that raising the motorway speed limit would generate "significant economic benefits, worth hundreds of millions of pounds per year, particularly from savings of travel time". »

Source : <http://news.sky.com/story/886243/motorway-speed-limit-set-to-rise-to-80mph>

Traduction :

Les limitations sur autoroutes vont augmenter de 70 à 80 mph (112 kmh à 128 kmh) en 2013 selon les plans du gouvernement, **une mesure qui va booster l'économie selon le secrétariat aux transports**. Philip Hammond déclare à Sky News : « cette une proposition claire du gouvernement d'augmenter la limitation sur les autoroutes à 80 mph. **Cette mesure va principalement permettre de gagner beaucoup de temps, le temps économisé valant des millions de Livres Sterling. Cela va aussi ramener des millions d'utilisateurs vers le bon côté de la loi qui autrement défierait la loi, une limitation de vitesse qui franchement n'est plus légitime.** »

La limitation actuelle a été introduite en 1965. Depuis lors, les avancées technologiques des véhicules et leur conception ont permis une diminution de 75% des tués sur les routes britanniques. Le département of Transport a remis en question plusieurs fois la limitation à 70 mph (112 kmh). De ses analyses, il apparaît que l'augmentation de la limitation va générer « des bénéfices économiques substantiels, valant plusieurs millions de Livres Sterling, particulièrement en diminuant le temps de parcours. »

L'Espagne

L'Espagne avait réduit durant le printemps 2011 ses limitations de 120 à 110 km/h. **La mesure n'a pas apporté les améliorations attendues** et aujourd'hui le gouvernement espagnol envisage au contraire l'augmentation des limitations à 130 km/h afin d'améliorer aussi sa compétitivité économique !

Les Pays-Bas

Les Pays-Bas ont aussi augmenté leur limitation de vitesse sur 48% des autoroutes, passant de 120 à 130 km/h, le 1 septembre 2012. Les Pays-Bas sont très régulièrement cités pour leur politique de sécurité routière prudente et « les excès de prudence » sont souvent repris ailleurs. Il serait aussi normal de revoir nos limitations à la hausse selon ce principe...

Souvenez-vous, en 1984, lors de l'introduction des limitations 80/120 :

Voiture de l'année 1984 : Fiat Uno

« Audi 100

Ford Scorpio »



© Fiat

L'élection de voiture de l'année 1984 fut très disputée entre la Fiat Uno et la Peugeot 205. Cette dernière obtint la seconde place mais profita d'une carrière commerciale excellente. L'Uno était appréciée du public principalement pour ses prix très abordables. Elle offrait une bonne tenue de route et un intérieur chaleureux. Elle était l'archétype de la voiture "pratique" à utiliser.

La voiture de l'année était... la Fiat Uno !

...et son équivalent dans la gamme Fiat
d'aujourd'hui :



Et chez VW, la Golf

...deuxième génération apparaissait

:

**Nous en sommes désormais à la
7^{ème} génération !...**

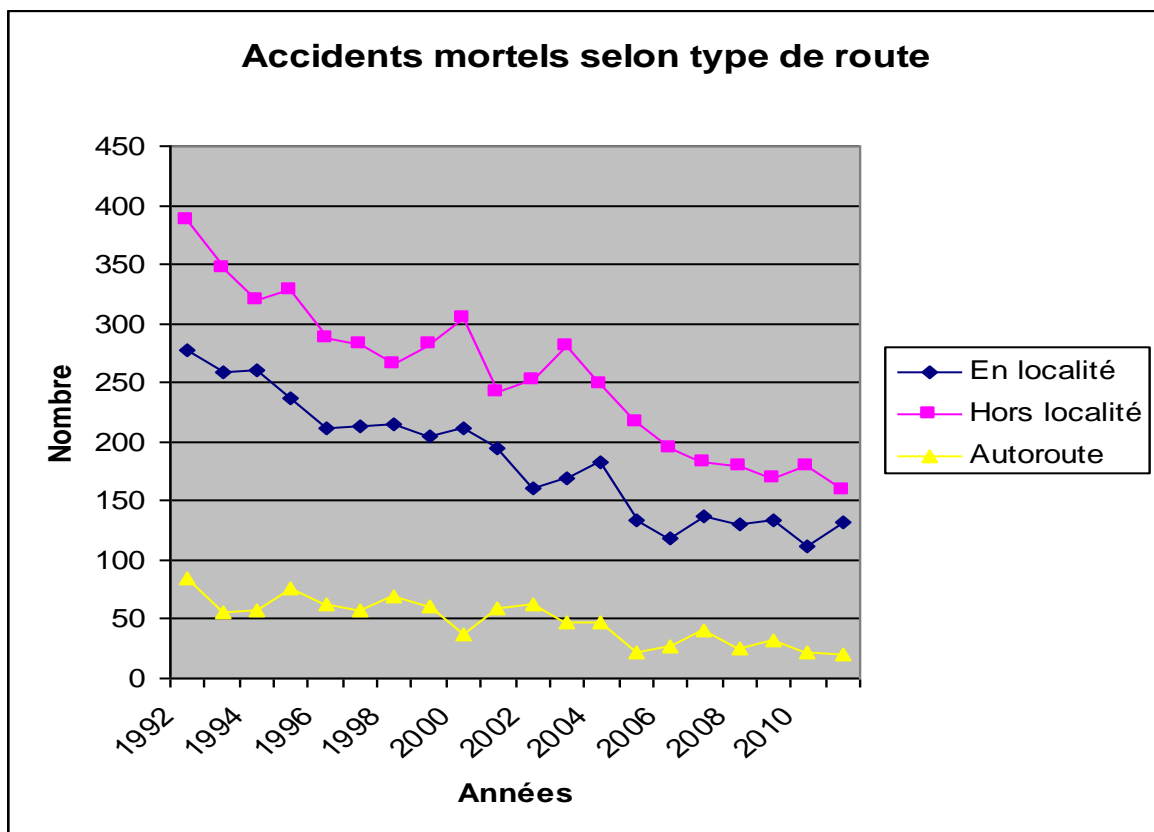


Cherchez donc aussi une photo de vous en 1984 (si vous en avez une !) et comparez là à votre photo d'aujourd'hui..... **Que de changement ! Mais les limitations elles, n'ont toujours pas changées ! Il y a quand même un sérieux problème, non ?**

Autre thème, les radars sur les autoroutes ne sont d'aucune utilité en termes de sécurité s'ils ne sont pas annoncés. La vitesse en elle-même ne tue pas. Il n'y a aucun accident dû à la vitesse pure sur une autoroute droite. Elle peut devenir un facteur d'accident dans les courbes ou si le véhicule dévie de sa trajectoire, mais en elle-même la vitesse ne tue pas. Si c'était le cas, les autoroutes devraient être de véritables cimetières. Au contraire, ce sont bien les routes les plus sûres de Suisse. **L'utilisation de radars fixes non annoncés sur des tronçons non dangereux est une pratique particulièrement vicieuse qui transforme les citoyens en criminels inutilement.**

Les autoroutes sont également les routes les plus sûres, malgré la limitation de la vitesse nettement plus élevée. De nombreuses affirmations pour des vitesses limites plus restrictives ne se vérifient pas du tout. Ainsi, selon des associations systématiquement opposées (y compris le BPA...) à tout ce qui touche la circulation privée, **l'augmentation des moyennes de vitesses de 1 km/h provoqueraient 4% de tués est mensongère.** Ce chiffre fantaisiste est issu d'une seule étude australienne des années...60 !

Les augmentations des limitations de 10 km/h au Danemark et aux Pays-Bas auraient dû provoquer une augmentation de 40% de tués, un vrai massacre. Mais évidemment la diminution a au contraire continué....



Comme le démontre le graphique ci-dessus, **les accidents sur les autoroutes en Suisse sont désormais proches du seuil de l'incompressibilité** et il est temps de redonner une marge de confiance aux usagers. Notamment en évitant de poser des radars-pièges, en **réactualisant les limitations devenues anachroniques et qui sont désormais économiquement un vrai handicap.**

La part des accidentés sur les autoroutes est une constante dans la plupart des pays équivalents en termes d'infrastructures routières. Elle représente la plus faible proportion, entre 5 et 13 % selon les années (sur 20 ans en Suisse), mais le nombre brut de tués est de plus en plus faible. La principale raison en est l'évolution des voitures qui sont désormais conçues en ayant pour priorité leur sécurité active et passive. Exemple, la distance de freinage pour un VW de 7^{ème} génération est de 38 mètres à 100 km/h. Pour la Golf 2^{ème} génération datant de l'époque de l'introduction des limitations actuelles, c'était la distance de freinage c'était encore 47 mètres, soit une amélioration de 20%. ! Tous les modèles vendus en Suisse en 2012 ont l'ABS, parmi tant d'autres éléments de sécurité, alors que cela n'était même pas encore en option en 1984 !

Sincèrement, il est grand temps d'adapter la mobilité privée au 21^{ème} siècle et sortir des dogmes devenus obsolètes concernant la vitesse sur nos routes. Il faut arrêter de parler de mobilité douce et de mobilité « égoïste ou agressive ». N'oubliez pas que la « mobilité motorisée » est solidaire puisque qu'elle finance à hauteur d'un tiers les transports publics ! Chacun utilise la mobilité qu'il peut et ce ne devrait pas être votre rôle que de juger sans connaître les raisons du choix de la mobilité de chacun.

La seule chose dont l'état peut être considéré comme responsable touche à la sécurité de ses habitants. La vitesse que les habitants atteignent ne devrait dépendre que de la qualité du réseau, qui est proche de l'excellence en Suisse, du véhicule, qui est surveillé avec zèle en Suisse, et des capacités des conducteurs, ce que chacun estime différemment. **Les Suisses sont de bons conducteurs, par exemple ils ne sont même pas repris à part dans les statistiques allemandes sur les nationalités qui ont été victimes d'accidents de la route. Ils sont associés aux « autres », donc ils ne forment pas une catégorie de conducteurs à problèmes. Les Suisses donc parfaitement capables de mieux vivre en ayant des limitations équivalente à celles en Allemagne, ou au moins plus élevées qu'actuellement.**

Mobilitant.org soutiendra donc toute initiative visant à redonner une plus grande liberté d'action aux usagers routiers.

MOBILITANT.ORG

PRINCE Pascal, Président
2805 Soyhières

FARINE Stève, Secrétaire
2800 Delémont

