

Morts sur la route : un peu plus, un peu moins

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1983)**

Heft 689

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1024992>

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.

Morts sur la route: un peu plus, un peu moins

Très régulièrement, des lecteurs attirent notre attention sur les circonstances particulièrement tragiques de tel ou tel accident de la circulation dont ils ont eu connaissance. Autant de dossiers, autant de drames.

Dans la plupart des cas, il nous faut bien avouer notre incompetence: comment revenir sur des faits sans avoir les moyens de reprendre l'enquête?

Il n'empêche: la circulation automobile, son organisation, sa canalisation, est une de nos préoccupations constantes. Et pas plus tard que dans ce numéro...

L'Automobile Club de Suisse aura bien mérité de l'humanité roulante en décidant, il y a peu, de s'opposer à l'instauration d'une limitation de la vitesse maximale dans les localités à 50 km/h.

Jugez-en plutôt par les derniers chiffres publiés par le Bureau suisse de prévention des accidents dans son rapport 1982 et qui situent les différences entre le nombre d'accidents qui se sont produits dans la région d'essai à 50, compte tenu des modifications intervenues dans la région témoin à 60. Périodes de comparaison: deux ans avant le début de l'essai et deux ans après.

| Catégorie | Différences | |
|-----------------------------------|-------------------|-------|
| | en valeur absolue | en % |
| Accidents. | -427 | - 9,3 |
| Victimes | -245 | - 9,7 |
| dont: | | |
| Occupants de voitures de tourisme | -128 | -17,2 |
| Piétons. | - 88 | -20,5 |
| Cyclomotoristes. . . | - 11 | - 1,8 |
| Cyclistes | + 31 | + 9,9 |
| Autres | - 49 | -11,6 |

Conclusion des experts sans ambiguïté, et à une forte majorité (11 contre 4): «oui» à l'introduction du 50 km/h. dans les localités, avec des dérogations possibles (mais qui devront rester l'exception) à 60 km/h; cette limitation devrait intervenir dans tout le pays pour éviter de compliquer la signalisation.

Qu'on ne s'y méprenne pas: les morts sur les routes ne disparaissent pas; c'est dire que le 50 km/h. n'est pas la panacée universelle. Le système a bien sûr ses limites, mais qui ne suffisent pas à décourager de mettre en application cette réduction de la vitesse autorisée. Pour la bonne compréhension de l'enjeu, voici les deux réserves principales émises par les experts:

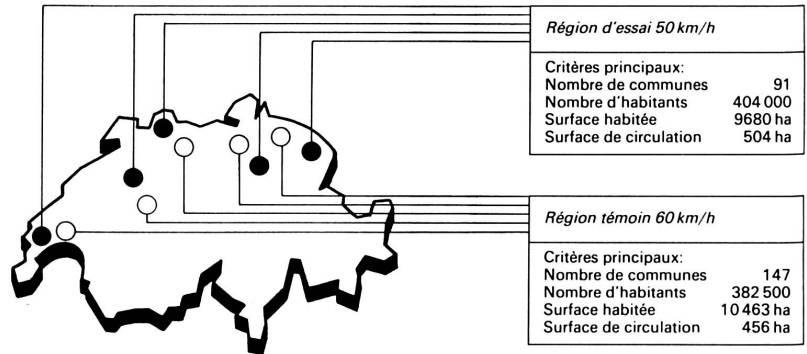
— «Le maximum 50 ne constitue qu'une des mesures susceptibles d'augmenter la sécurité de la

circulation; les autres mesures sont également importantes; la preuve en est fournie par les tronçons de route dangereux, où la limitation de la vitesse à 50 à l'heure n'a exercé aucune influence; dans ces endroits-là, le danger est tel que des mesures globales demeurent sans efficacité.»

— «Les résultats des essais montrent qu'une limite générale de vitesse plus basse amoindrit la conscience du danger, à savoir la volonté de conduire d'une manière sûre et adaptée aux conditions locales; cela s'est traduit notamment par une augmentation des accidents de véhicules isolés et par celle des accidents dans les virages sur les routes principales dans la région d'essai à 50.»

Le constat est là, combien de temps attendrons-nous qu'il se traduise dans les faits, sur les routes?

CADRE DE L'ESSAI



Quelques remarques des enquêteurs:

— La réduction de la vitesse constatée pendant le premier semestre de l'essai «50 à l'heure» s'est atténuée au cours de l'expérience; la différence «avant» (1979) par rapport au dernier comptage «après» (1982) reste cependant significative sur les routes principales et secondaires concernées.

— Davantage de véhicules roulant à des vitesses plus élevées que la vitesse signalisée dans la zone à 50 que dans celle à 60 km/h.

— Pas de changement quant à l'écoulement de la circulation: la vitesse 50 n'a provoqué aucun accroissement des colonnes ou de l'encombrement.