

Limitation de vitesse ?...

...et pourquoi pas

une solution ?...

Limitation de vitesse ?... Pourquoi pas une solution ?...

Les trois éléments qui devraient régler la vitesse d'un véhicule sont : les aptitudes du conducteur, les caractéristiques du véhicule et les circonstances de la route. Le principe du système proposé est le suivant : chaque conducteur et chaque véhicule a une carte magnétique reprenant une série d'informations. Ces deux cartes combinées donnent un coefficient qui, mis en présence par radiofréquence avec les informations d'un lieu, établit la limitation de vitesse. Réalisable ? Bien sûr, la technique est disponible. Onéreux ? Certainement moins que toutes les solutions actuelles. Fiable et efficace ? Probablement la seule solution complète pour demain et adaptable dans tous les pays européens. Rentable ? Faites la somme de toutes les dépenses actuelles, appareillages, infrastructures, frais de justice, coûts accidents de la route, personnel, et faites les comptes.

(N'hésitez pas à copier et à transmettre ce document dans votre entourage !)

...et rouler sans plus se soucier des limitations de vitesse et des infractions possibles ?

Tout le monde sera d'accord pour dire :

- que beaucoup de limitations de vitesse sont mal établies, exagérées, obsolètes, voire provocatrices,
- que la majorité des conducteurs conduisent en fonction des circonstances,
- que certains conducteurs roulent comme des fous,
- que certains véhicules offrent plus de sécurité que d'autres,
- que la condition physique du conducteur a son importance,
- que les conditions climatiques ou la densité du trafic sont des facteurs importants pour adapter sa vitesse,
- que les vrais chauffards ne sont pas assez souvent verbalisés et que l'on ne sait rien y faire,
- que le nombre de véhicules ne répondant plus aux normes de sécurité ou qui ne sont plus couverts par une assurance augmente de jour en jour et néanmoins continuent à circuler,
- que les accidentés de la route coûtent fort cher à la société donc à nous.

Au même titre que les points énoncés ci-dessus semblent évidents, tout le monde semble d'accord pour dire qu'il faut agir mais pas à n'importe quel prix. Ainsi limiter la vitesse avec plus de réalisme serait probablement mieux accepté. On pourrait, sans trop de contestation, prétendre en résumé, que les trois facteurs régissant une limitation de vitesse sont :

- l'aptitude du conducteur,
- les caractéristiques du véhicule,
- les circonstances des lieux

L'intérêt serait dès lors de trouver un système qui tienne compte de ces trois éléments fondamentaux afin d'établir des limitations de vitesses variables en fonction de ces trois

facteurs et adaptables dans les différents pays de la communauté européennes sans rencontrer d'oppositions.

Plus en détails :

- l'aptitude du conducteur signifie : âge, vue, ouïe, temps de réflexes, mais également fréquence des accidents et leur niveau de gravité et de responsabilité, condamnations antérieures
- les caractéristiques du véhicule signifient : vétusté, ABS, ASD, correcteur d'assiette, type plus modèle (voiture de course ou camionnette)
- les circonstances des lieux signifient : la topographie des lieux, les circonstances climatiques, la densité de la circulation.

Que de renseignements variables dont la liste n'est pas exhaustive pour chacun des facteurs. Pourquoi ne pas chercher une solution qui permet de compiler toutes les informations nécessaire en temps réel via une technologie actuelle : les cartes à puces et la radio fréquence ?

Principe du système :

Chaque conducteur et chaque véhicule a une carte magnétique reprenant une série d'informations. Ces deux cartes combinées donnent un coefficient qui, mis en présence avec les informations d'un lieu, établit la limitation de vitesse.

En pratique, un conducteur rentre dans un véhicule, insère sa carte à puce personnelle dans le tableau de bord et démarre. A différents endroits, chaque fois qu'une modification de vitesse se justifie, un signal, via une borne émettrice, sera envoyé au véhicule lui imposant une vitesse maximale.

Comment établir ce système ?

En ce qui concerne la carte conducteur.

Basée sur le numéro national, un certain nombre de points seraient octroyés au départ, et ceci sur base de différents éléments comme par exemple :

- le résultat du permis de conduire théorique
- le résultat du permis de conduire pratique
- la qualité de la vue
- un test de réflexes
- l'âge
- etc...

Par la suite, ces « points » de départ pourraient être augmentés ou diminuer en fonction du nombre d'accidents en tord et en fonction de la gravité de ceux-ci. Une forme d'autorégulation serait ainsi établie ; plus de points permettent de rouler plus vite augmentant les risques d'accidents, moins de points réduisent la vitesse possible et normalement le nombre d'accidents.

Pénalisés ? Bien sûr que non !

Un bon conducteur, actuellement, n'a presque jamais d'accidents, roule en fonction des circonstances, mais commet parfois des excès de vitesse alors qu'objectivement il ne roule pas dangereusement néanmoins il se trouve parfois verbalisé et sanctionné.

Avec ce système il ne serait :

- pas pénalisé,
- pourrait rouler à une vitesse mieux adaptée en beaucoup d'endroits,
- serait sécurisé de savoir qu'il ne rencontrera virtuellement plus de chauffards sur la route
- ne devrait plus se soucier s'il est en train de commettre une infraction ou non **donc peut mieux concentrer son attention sur la route et le trafic** avec comme conséquence une diminution de risques d'accident

En ce qui concerne la carte du véhicule.

Etablie sur base du numéro de châssis, un certain nombre de points seraient octroyés au départ, et ceci sur base de différents éléments comme par exemple :

- caractéristique techniques tel que ABS, ASD, etc...
- la solidité du véhicule ou sa vétusté
- l'aspect défensif du véhicule
- le résultat de tests de fiabilité (tenue de route, freinage...) effectué par un organisme officiel sur des circuits agréés comparant toutes les modèles de véhicules

Ces points pourraient être augmentés ou diminués en fonction d'options plus sécurisantes (meilleurs pneumatiques...) ou de défaillances décelées lors du contrôle technique ou d'une réparation. La vétusté du véhicule diminuerait ses points en fonction de l'âge, mais l'entretien auprès de garages officiels vérifiant les organes vitaux tel que le constructeur le prévoit, ne le pénaliserait pas.

L'intérêt ?

Cette cotation offrant la possibilité de rouler plus ou moins vite, les constructeurs seraient incités à offrir au public des véhicules le plus fiable possible.

En ce qui concerne la vitesse en fonction du lieu.

Durant la période de mise en place du système, toutes les routes sont testées en fonction de trois critères :

- topographie des lieux
- conditions climatiques
- densité du trafic

Le test consistera à établir en fonction de ces trois facteurs la vitesse moyenne du conducteur « bon père de famille ». Tout le monde sait que la plupart des conducteurs adaptent leur vitesse en fonction des circonstances. La gaussienne donnera la vitesse limite à retenir et à imposer et met les conducteurs dangereux en évidence.

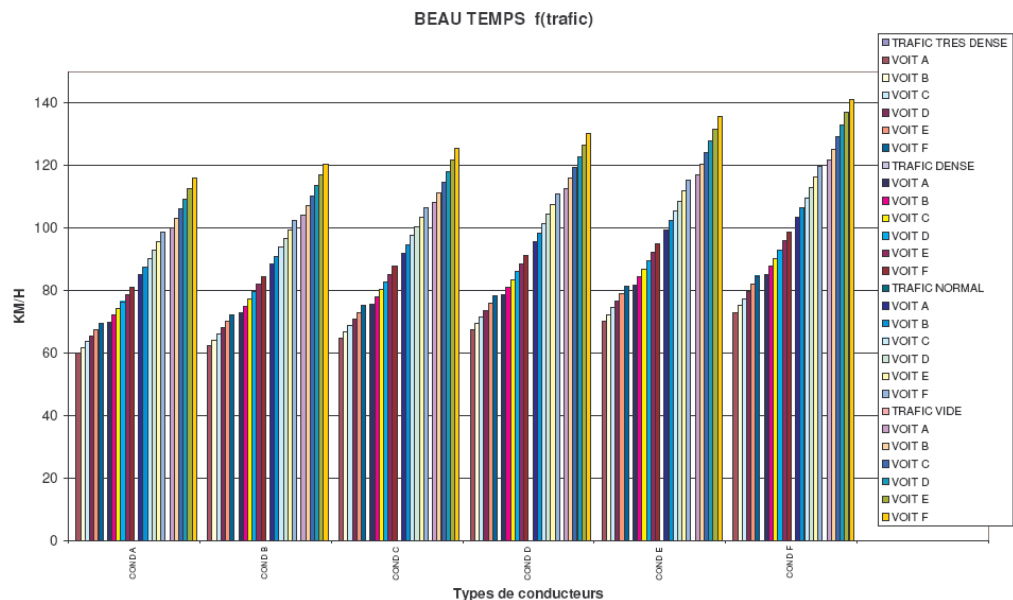
Un avantage ?

Pouvoir établir des vitesses aussi variées qu'il est nécessaire. Celles-ci ne seront d'autant mieux acceptées par les conducteurs qu'elles sont adaptées à une réalité. Plus de vitesse ridiculement bases que tout le monde dépasse allègrement de 10, 20 km/h voire plus. Possibilité d'avoir pour un même lieu plusieurs vitesses.

Un exemple ?

Sur un boulevard trois bandes en ville

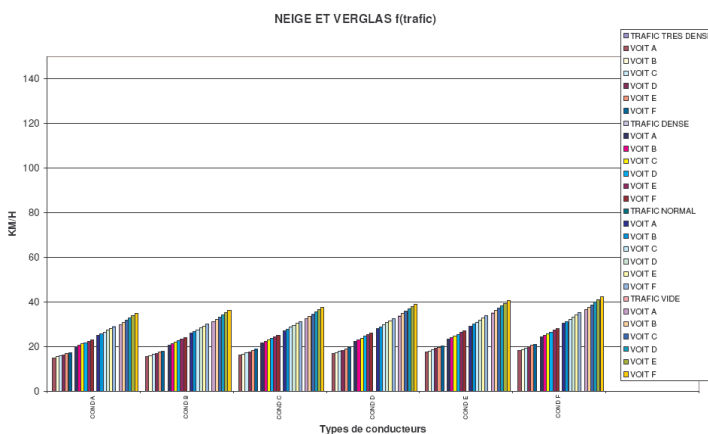
- temps radieux, circulation faible : 74 Km/h
- pluie, trafic moyen : 57 Km/h



- grosse pluie, trafic dense : 43 Km/h
- brouillard, trafic faible : 49 Km/h
- neige, trafic normal : 44 Km/h
- verglas, trafic normal : 31 Km/h

Aujourd'hui à ce même endroit la vitesse est immuablement fixée à 50 Km/h que personne ne respecte bien sûr.

Ceci ne sont que des exemples, et les valeurs données, exemplatives, mais cela permet de se rendre compte la variation de vitesse qui pourrait être appliquée à un même endroit.



Avantages du système :

- l'aspect le plus important est certainement **qu'il n'y a plus d'excès de vitesse**
- le conducteur n'aura **plus à se soucier s'il roule ou non en infraction** et de ce fait son **attention pourra être entièrement portée sur la conduite du véhicule**. Avez-vous déjà réalisé le temps

que vous passer à regarder votre compteur tout en conduisant ? et une fraction de seconde peut être fatale !

- Sur base des trois facteurs qui règlent la vitesse, **chaque pays peut encore appliquer un facteur correctif reflétant sa politique routière et ainsi établir ses propres variations de limitation de vitesse** tout en appliquant le même principe dans toute l'Europe.
- **plus besoin de contrôles de vitesse**

Mais encore...

- **les véhicules prioritaires pourraient circuler sans contrainte de vitesse** mais surtout agir vite et efficacement sans toutes les complications dues aux casse-vitesse et chicanes.
- il y aurait **moyen d'arrêter rapidement les véhicules volés**
- il y aurait **moyen d'empêcher la circulation des véhicules non couvert par une assurance ou non certifiés par le contrôle technique**
- il y aurait également moyen de **bloquer l'accès en sens contraire sur autoroute**

Mise en place du système

La mise en place de ce système peut se faire progressivement sur plusieurs années (p.ex. 5ans) pendant lesquelles :

- le réseau routier est balisé petit à petit d'émetteurs : commençant par les grands axes routiers et artères importantes et zones, finissant par les petites routes et les quartiers.
- en parallèle, on établit les valeurs statistiques des limitations de vitesse des différents lieux dans les différentes conditions.
- on équipe les nouveaux véhicules mais également les anciens à la demande et après accident ou cinq ans.
- on donne la carte à puce systématiquement aux nouveaux conducteurs mais également à ceux qui le désirent.
- les conducteurs peuvent rouler sur un véhicule non normalisé néanmoins tout excès de vitesse ou accident les sanctionneront par une diminution de points mis à jour lors de la prochaine connexion dans un véhicule adapté.
- Les nouveaux conducteurs bénéficient d'un tarif préférentiel d'assurance uniquement dans le cas où ils utilisent un véhicule équipé de carte.
- les anciens conducteurs peuvent attendre avant d'acquérir leur carte à puce cependant, accident ou infraction les obligent à l'acquérir immédiatement.
- La conduite de tous nouveaux véhicules ne peut se faire qu'en possession d'une carte « conducteur ».
- Le fait d'attendre d'acquérir la carte tant pour les anciens conducteurs que pour les anciens véhicules évite la dépense mais ne donne pas la possibilité d'un bonus de points.

Cependant est-ce réalisable ?

Compte tenu de la technologie actuelle il n'y a **aucun problème pour réaliser un tel système** :

- Etablissement de contrôle de vitesse en fonction du trafic et du climat est parfaitement réalisable. (Déjà aujourd'hui les lumières s'allument en cas de brouillard ou dans certains pays, par exemple l'Allemagne, la limitation de vitesse s'affiche en fonction de la densité du trafic)
- La maîtrise des cartes à puces n'a plus de secret
- La technique RF ne pose aucun problème non plus
- Dans un premier temps il n'est pas nécessaire de placer une grande quantité de bornes émettrices. En effet, une entrée, une sortie d'autoroute ; une entrée de ville ; une entrée de zone résidentielle et bien sûr quelques sites particulièrement sécurisés ou à l'inverse dangereux.

Coût du système ?

- Le réseau actuel pour Gsm permettrait d'envoyer en permanence des informations aux bornes émettrices en temps réel (p.ex pour un véhicule volé)
- Même si actuellement les infractions pour excès de vitesse représentaient une source de revenu pour l'état, le coût, pour la sécurité sociale, engendré par le nombre d'accidents, restera toujours nettement supérieur.
- Par ailleurs imaginons : plus d'investissements pour les ralentisseurs ni pour les radars vitesse, plus de coût salarial pour la police effectuant ce genre de contrôle, plus de frais de justice ni de temps perdu par les tribunaux. Tout cela n'est-il pas suffisant pour couvrir les frais de balises émettrices, et de programme informatique.
- Mais aussi, imaginons : que vous n'ayez plus jamais d'amende pour excès de vitesse dans n'importe quel pays couvert par le système, ce débours ne couvrirait-il pas largement le coût de la « carte conducteur » mais également celui du récepteur et du contrôle de vitesse du véhicule.

Des inconvénients ? Certainement, mais probablement pas nombreux :

- Et si je dois donner un coup d'accélérateur pour éviter un accident ? : pas de problème le système le prévoit en durée, vitesse relative et fréquence.
- Et si quelqu'un passe sa carte et son véhicule à un ami, un jeune ? : pas de problème mais en cas de contrôle d'identité ou d'accident le propriétaire de la carte sera sanctionné.
- En cas de vol ou de perte : pas de problème, un numéro d'appel et un code PIN et, par le réseau GSM la carte est bloquée. Une nouvelle carte peut être activée au même numéro et les données transmises lors du premier contact dans une voiture adaptées.
- Protection de la vie privée ? bien sur ! mais les données ne font que rentrer dans la carte du propriétaire et ne sont lues que globalement par le lecteur du véhicule avec les données de celui-ci en aucun cas elles ne sortent pour être transmises à une tierce personne ou à un organisme sauf demande expresse du porteur de la carte. Par ailleurs, les mises à jour sont envoyées sur les cartes mais aussi dans une banque de donnée confidentielle. On peut imaginer un système de duplication des cartes sans en lire le contenu et protégé par un code d'accès donné par le porteur.

Alors...convaincu ???