



## NEWSLETTER JANVIER 2011

### ÉDITORIAL

Mesdames, Messieurs,

J'ai acquis de plus en plus la certitude que les contrôles de la circulation et des vitesses, qui entraînent parfois pour les usagers de la route «fautifs» des amendes salées, ne visent en réalité pas en premier lieu la sécurité, mais ont pour véritable but de remplir les caisses de l'État. Comment expliquer autrement que des pièges radars stationnaires ou mobiles sont mis en place sur des tronçons qui ne présentent aucun risque et où l'on dispose d'une bonne visibilité? Pourquoi les politiciens sont-ils actuellement si ravis d'acheter de nouveaux super radars? Il s'agit là de pratiques singulières – [lisez à ce sujet notre article](#).



**Max Nötzli**  
Président d'auto-suisse

Plus ça avance, et plus l'initiative «Pour des véhicules plus respectueux des personnes», mieux connue sous le nom d'initiative «anti 4x4», se révèle être un véritable emballage trompeur. Ceux qui l'ont signée sont de nos jours sans doute nombreux à le regretter. [Voyez à ce propos notre interview](#) du directeur d'auto-suisse Andreas Burgener.

Que deviennent au final les véhicules hors d'usage que l'on achemine aux broyeurs d'automobiles? [Lisez sous la rubrique «Vraiment intelligent»](#) comment, de nos jours, plus de 90 % (!) des véhicules hors d'usage sont recyclés.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Éditorial

Sous les feux de l'actualité

Dans le collimateur

On en parle

Coup d'œil

Vraiment intelligent

Editeur

auto-suisse  
Association importateurs  
suisse d'automobiles  
Case postale 5232  
Mittelstrasse 32  
CH-3001 Berne  
T 031 306 65 65  
F 031 306 65 60  
[info@auto-schweiz.ch](mailto:info@auto-schweiz.ch)

Pour tout renseignement  
complémentaire:  
Andreas Burgener,  
Directeur  
Eduard Daetwyler,  
Relations publiques  
Ruedi Blessing,  
Technique/statistiques  
[www.auto-suisse.ch](http://www.auto-suisse.ch)



*P.-S.: Si vous connaissez d'autres personnes qui pourraient à votre avis s'intéresser à notre newsletter, nous vous remercions à l'avance de votre recommandation et vous prions de bien vouloir nous indiquer leur adresse e-mail.*

[Vers le début de la page](#)

## SOUS LES FEUX DE L'ACTUALITÉ

### Remplir les caisses prime sur la prévention des accidents

**Que faire pour renflouer** les caisses vides? Le Conseil communal de Köniz a pris récemment la décision suivante: «Acheter une nouvelle installation radar, la



mettre en place sur les routes à vitesse réduite et encaisser de la sorte 200 000 francs d'amendes supplémentaires». Augmenter les recettes au moyen des amendes d'ordre et des tarifs de stationnement plus élevés: nos politiciens se facilitent singulièrement la tâche!

**La quasi-totalité des cantons** et des villes ont ces dernières années augmenté de manière drastique leurs recettes en provenance des amendes d'ordre. En 1990, tous les cantons réunis encaissaient encore un total de 150 millions de francs – à l'heure actuelle, ce chiffre a quasiment triplé. En ajoutant les villes et les communes, les experts pensent que ceux qui commettent une infraction au Code de la route apportent une contribution de près d'un milliard de francs au budget fédéral de l'Etat.

**Chaque année, 2,5 millions** de conductrices et de conducteurs se font piéger pas un contrôle radar. Un emplacement de radar sur cinq seulement est considéré par les experts comme déterminant pour la sécurité routière. Au lieu de frapper les chauffards irresponsables, ces amendes sont trop fréquemment infligées à des petits contrevenants aléatoires: largement plus de 90 % des dépassements de vitesse sont de moins de 5 km/h.

**En dépit de cette constatation**, les corps de police et les autorités fédérales ne cessent d'affirmer que le but est bel et bien de prévenir les accidents. 70 conseillères et conseillers nationaux peinent cependant à les croire. Ils ont déposé une intervention intitulée «Mettons le holà aux emplois abusifs des radars», auto-suisse donne son soutien à ces efforts.

**Mais les autorités** œuvrent inlassablement dans le sens inverse. Actuellement, la Confédération investit massivement dans les techniques de surveillance. Big Brother s'assied sur la banquette arrière: à Arisdorf et Aigle, des installations radar hightech sont testées, elles photographient les plaques d'immatriculation de

toutes les voitures (!) traversant le portique d'entrée et enregistrent la durée de traversée de tous les automobilistes. A Genève, un nouveau «super-radar» est engagé à titre d'essai. Il permet de surveiller simultanément 22 autos sur une distance de 500 mètres.

**Ces appareils permettent** d'augmenter les recettes en provenance des amendes de près de 40 %. Ces nouveaux super-radars sont nettement plus performants que les radars habituels qui devaient se concentrer sur les dépassements de vitesse et les traversées au feu rouge. Il ne faut dès lors pas s'étonner que les carnets de commandes soient pleins à craquer et que les autorités de police municipale et cantonale fassent la queue: les fabricants annoncent publiquement qu'ils comptent en vendre 100 en 2011.

**Soulignons ici l'évidence:** il va de soi que les usagers irresponsables de la route doivent être sanctionnés, et même sévèrement. Les efforts sincères de nos autorités pour augmenter la sécurité routière méritent assurément notre soutien. Les installations de radar aux endroits risqués sont nécessaires et ne se discutent pas. Mais que l'Etat cesse d'engranger des millions avec les petites infractions bagatelles en cherchant à augmenter encore ses recettes pour des raisons budgétaires. Renflouer les caisses au lieu de prévenir des accidents: les politiciens de Köniz ont un certain mérite; jamais par le passé, on n'a admis si crânement et si honnêtement que la surveillance du trafic a des raisons fiscales et ne vise pas la sécurité.

[Vers le début de la page](#)

## DANS LE COLLIMATEUR

**Les nouveaux super-radars – ils ne sont pour l'instant pas encore autorisés à voir ce qu'ils pourraient voir**



**Le nouveau super-radar** – une nouveauté mondiale – a pour nom TraffiStar SR590 et il a trouvé depuis peu un emplacement fixe à Genève (à la fin du pont du Mont-Blanc). Contrairement aux appareils radar mobiles ou stationnaires antérieurs, il est en mesure d'attraper en flagrant délit non seulement ceux qui grillent un feu rouge ou ceux qui dépassent la vitesse autorisée, mais aussi ceux qui ne respectent pas une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède, ceux qui franchissent une ligne blanche, ceux qui n'accordent pas priorité aux piétons sur les passages pour piétons, ceux qui empiètent sur la bande cyclable, ceux qui bifurquent où il est interdit de tourner ou commettent encore d'autres infractions.

Les cyclistes et les piétons sont eux aussi dans le point de mire de ce super œil.

**TraffiStar surveillance 22 véhicules** en même temps et peut enregistrer dix infractions à la circulation simultanément. Sur le plan technique, l'appareil n'envoie pas comme les radars habituels un seul rayon qui déclenche la caméra, mais tout un faisceau de rayons. Cela signifie: l'appareil peut constater constamment non seulement la vitesse, mais aussi les distances ou angles entre les voitures. Ce n'est plus qu'une photo qu'il prend de ceux qui commettent une infraction, mais ce sont des séquences, quatre photos avant le dépassement, douze après. Les caméras prennent leurs prises de vue à un intervalle de 266 millisecondes. Les caméras séquentielles sont notamment utiles pour d'éventuelles évaluations par le juge.

**Un autre mot** qu'il convient de retenir est le contrôle de vitesse moyenne par tronçon – abréviation CVMT. A Arisdorf (A2, sens de circulation sud) et entre Aigle et Bex (A9), deux de ces installations CVMT sont testées, une troisième est mobile. Lors du contrôle d'entrée, ce système de mesure d'un nouveau type photographie toutes les plaques d'immatriculation des voitures. Au portail de sortie, l'ordinateur calcule pour chaque voiture la vitesse moyenne. Cela se fait au moyen de dix boucles d'induction au sol. Ce n'est que lorsqu'un dépassement est certain que les données sont sauvegardées et transmises à la police; toutes les autres données sont immédiatement détruites, affirment les responsables du contrôle.

**Après la phase test**, ces installations devront encore être certifiées par les autorités compétentes et ne doivent servir qu'à la surveillance de la vitesse sur les routes nationales. Le super-radar de Genève n'est jusqu'à présent lui aussi autorisé qu'à enregistrer les dépassements de vitesse et franchissements du feu rouge. Mais comme nous l'avons déjà constaté: la nouvelle génération d'appareils de contrôle est capable de voir bien plus ...

**Les fonctionnaires annoncent** déjà qu'il n'y aura pas besoin d'adaptations légales pour un engagement plus étendu (exception: mesure de la distance entre deux voitures et observation de la priorité des piétons). L'appétit pour plus d'amendes est bien là, et il y a fort à parier que l'envie d'un engagement couvrant toute la gamme des infractions au Code de la route soit appelée à croître chez les politiciens à la recherche désespérée de nouvelles recettes. En effet, un appareil TraffiStar ne coûte que 70 000 francs, alors qu'une installation CVMT coûte 1,6 million – pour ceux qui doivent faire la chasse aux amendes, c'est assurément un investissement payant, car la «meilleure» des installations radar rapporte chaque année près de 5 millions de francs aux caisses fédérales, et cela d'ailleurs à un endroit (Hohlstrasse Zurich) où la sécurité routière ne pose aucun problème.

[Vers le début de la page](#)

## ON EN PARLE

### Entretien avec Andreas Burgener

Quel est le rapport entre la limitation de la vitesse à 100km/h et l'initiative «anti 4x4»? Ce rapport est très étroit et cela menace la sécurité routière, annonce Andreas Burgener, directeur d'auto-suisse, dans une interview vidéo (en allemand).



[Vers le début de la page](#)

## COUP D'ŒIL

Big Brother is watching you – l'installation radar hightech la plus récente: TraffiStar SR590.



[Vers le début de la page](#)

## VRAIMENT INTELLIGENT

### Les voitures usagées sont des sources de matières premières

**Bravo:** Vous avez acheté une nouvelle voiture à grande efficacité énergétique ou envisagez un tel achat. Mais vous vous demandez peut-être ce que deviendra votre ancienne voiture. Pas de soucis: de nos jours, une technologie d'enlèvement compatible avec l'environnement va de soi. Une procédure en trois étapes fait le nécessaire.



**Dans une première étape,** on sépare les matériaux polluants comme l'huile de ce qu'on appelle les matériaux recyclables. Sont recyclables les parties de carrosserie, les agrégats, et notamment les catalyseurs qui sont traités et ensuite revendus.

**La deuxième étape** est accomplie par des presses métalliques. Chez les broyeurs d'automobiles, on presse en paquets métalliques et on fond chaque année près de 100 000 véhicules

hors d'usage. Le fer et l'acier permettent de produire un nouvel acier de construction.

**Dans la troisième étape,** on traite les matières non recyclables que sont le verre, le caoutchouc ou les matières synthétiques. La branche appelle cela des RBA (résidus du broyage d'automobiles). A cet égard, les importateurs d'automobiles ont fourni à la fin des années 80 un travail de pionnier et développé via la fondation Auto-Recycling Suisse une technologie de combustion. Depuis 1996, 700 000 tonnes de RBA ont été co-incinérées dans les usines d'incinération des ordures ménagères (UIOM).

**De nos jours,** la récupération des ressources en provenance des résidus UIOM est un thème d'actualité. Dans ce domaine aussi, la fondation Auto-Recycling Suisse est entrée en action dans le cadre du projet ZAR (centre pour une utilisation durable des déchets et des ressources). Les voitures hors d'usage sont donc des sources de matières premières, et la réutilisation des RBA permet de chauffer 2000 ménages ou d'économiser trois millions de litres d'huile de chauffage. Vraiment astucieux: de nos jours, plus de 90 % des voitures hors d'usage sont recyclées en Suisse sur le plan de la récupération des matériaux ou énergétique.

[Vers le début de la page](#)

[Annuler la newsletter](#)

[Lire la newsletter online](#)