

84.054

**Message  
concernant la construction d'un centre fédéral  
d'homologation des véhicules automobiles  
à Bösingen FR**

du 12 juin 1984

---

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous avons l'honneur de vous soumettre un projet d'arrêté fédéral concernant la construction d'un centre fédéral d'homologation des véhicules automobiles à Bösingen, en vous recommandant de l'adopter.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

12 juin 1984

Au nom du Conseil fédéral suisse:  
Le vice-président, Furgler  
Le vice-chancelier, Couchepin

---

## **Vue d'ensemble**

*Le présent message a pour objet une demande de crédit de 14 200 000 francs au total, pour la construction d'un centre fédéral d'homologation des véhicules automobiles à Bödingen FR.*

*Cette construction est à la fois nécessaire et urgente parce que le terrain de Frutigen, actuellement utilisé pour les mesures du bruit, ne répond plus aux exigences (en ce qui concerne le niveau sonore de base, la déclivité, la longueur, l'altitude), en particulier si l'on tient compte des valeurs limites plus sévères qui entreront en vigueur dès 1986. Les nouvelles prescriptions sur les gaz d'échappement, qui seront également renforcées en 1986, nécessitent aussi une extension des possibilités de contrôle.*

*Au surplus, cette construction permet d'effectuer en un seul lieu et parallèlement aux mesures du bruit, les contrôles techniques des véhicules (touchant la sécurité routière) qui se déroulent actuellement en plus de 30 endroits différents. De cette manière, on pourra notamment éviter d'augmenter l'effectif du personnel pour appliquer des normes plus sévères sur le bruit et les gaz d'échappement. Les installations prévues permettent donc non seulement de sauvegarder la sécurité routière, mais surtout de lutter contre le bruit des véhicules à moteur et de mettre en application les mesures qui ont déjà été arrêtées ou qui doivent l'être encore pour réduire les émissions de gaz d'échappement des véhicules à moteur et améliorer ainsi la qualité de l'air.*

*Le projet peut être réalisé rapidement. En effet, l'entreprise des PTT ayant renoncé au dépôt régional qu'elle projetait de construire à Bödingen, un terrain répondant aux exigences requises d'un centre d'homologation est disponible. Jusqu'à présent, de nombreuses tentatives en vue de trouver un terrain de ce genre ont échoué.*

*Comme prévu, l'homologation des véhicules à moteur doit couvrir elle-même les dépenses qu'elle occasionne. Les intérêts et amortissements liés aux frais d'aménagement – de même que les frais d'exploitation – doivent être pris en charge pleinement, sous forme d'émoluments, par les importateurs de véhicules à moteur qui font homologuer les véhicules, en vertu du principe du « pollueur-payeur ».*

*Lors de l'établissement des plans et de la construction du centre, il sera tenu compte le plus possible des impératifs de la protection de la nature, du paysage et de l'environnement. Le site naturel protégé d'Auried, qui se trouve à proximité, ne subira aucune atteinte due aux mesures du bruit auxquelles on procédera dans le périmètre du centre d'homologation. Pour la planification détaillée, il est prévu, en outre, de s'assurer la collaboration d'un expert neutre, spécialisé dans les problèmes de protection de la nature, du paysage et de l'environnement.*

# Message

## 1 Tâches du Service fédéral d'homologation

### 11 Situation initiale

C'est en 1947 que, pour la première fois, des expertises des types de véhicules furent organisées sur la base d'une convention librement conclue entre les associations intéressées et l'organisation dénommée à l'époque Association des Chefs des Services cantonaux des automobiles. Sous cette forme, les expertises présentaient des inconvénients que la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) permit de supprimer en introduisant l'obligation d'homologuer les véhicules et en réglant de manière formelle l'organisation de ces homologations. La direction et l'organisation des expertises des types furent confiées à la Division fédérale de police (actuellement Office fédéral de la police); quant au système de travail avec des commissions composées d'inspecteurs cantonaux et fédéraux, il fut maintenu.

Avec le temps, ce système donnait de moins en moins satisfaction, en raison du surcroît de travail occasionné par l'homologation obligatoire et vu les exigences techniques toujours plus élevées fixées pour ces expertises depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 27 août 1969 sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (OCE; RS 741.41). L'uniformité des expertises n'était guère possible, en raison de l'application différente des prescriptions techniques par les divers comités d'expertise. Les spécialistes chargés d'expertiser des véhicules spéciaux faisaient partiellement défaut et le trajet souvent long à parcourir ne permettait pas d'utiliser les experts de manière rationnelle. Il s'imposait de remédier à ces carences. C'est pourquoi l'institution formelle d'une commission mixte fut abolie par l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC; RS 741.51) et l'expertise des types fut confiée au Service fédéral d'homologation (cf. ch. 12). Depuis lors, les inspecteurs des cantons et des offices fédéraux sont convoqués selon les cas (art. 98, 2<sup>e</sup> al., OAC).

### 12 Organisation et obligations

Le Service d'homologation est une section de la Division Admission à la circulation, qui fait partie de la Division principale de la circulation routière rattachée à l'Office fédéral de la police. Il lui incombe de soumettre à une expertise complète du type non seulement les véhicules mais encore les accessoires et objets d'équipement qui doivent être homologués. Il établit les fiches d'homologation dont les autorités cantonales ont besoin lors de l'immatriculation des véhicules. En se fondant sur les rapports rédigés par le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et Institut de recherches pour l'industrie, le génie civil et les arts et métiers (EMPA) et par l'Office fédéral

de métrologie (OFMET), il délivre l'approbation du type pour les parties de véhicules et les appareils soumis à l'homologation.

Envers les constructeurs et les importateurs de véhicules, le Service d'homologation est tenu de procéder à l'expertise prescrite pour mettre sur le marché et pour immatriculer les véhicules fabriqués en séries, en application des prescriptions légales sur la construction et l'équipement des véhicules routiers. Il a la même obligation à l'égard des entreprises faisant commerce d'accessoires et d'appareils soumis à l'homologation. Il est en relations directes avec de nombreuses entreprises suisses de la branche automobile (constructeurs et importateurs) et de la construction des appareils et des accessoires.

## **13 Processus de l'homologation des véhicules**

Il y a lieu de distinguer trois domaines de contrôle.

### **131 Contrôles techniques**

Actuellement, les contrôles techniques (p. ex. des freins, de la direction) se font de manière décentralisée dans plus de 30 halles d'expertise des véhicules (stations de contrôle cantonales, importateurs et constructeurs de véhicules), en collaboration avec des inspecteurs cantonaux. Cette décentralisation ne donne pas satisfaction sur le plan technique ni en matière d'exploitation; elle oblige la Confédération à faire appel à davantage de personnel, autrement dit à créer, en chiffre rond, trois places figurant à l'état des fonctions.

### **132 Mesure du bruit**

La mesure du bruit qui, pour l'homologation, doit être effectuée au passage du véhicule, exige un terrain d'essai spécial comprenant un nombre suffisant de tronçons d'accélération et de freinage. Vu l'évolution constatée sur le plan international, il faut partir de l'idée que de telles mesures seront encore longtemps indispensables. Actuellement, les mesures du bruit sont faites séparément de l'expertise technique, sur le terrain provisoire de contrôle que constitue la piste d'aviation inutilisée de Frutigen. Cette installation présente les inconvénients suivants:

- Altitude; par rapport à l'altitude moyenne du pays, celle de la piste de Frutigen, à 800 m au-dessus du niveau de la mer, réduit la puissance du moteur de 3 à 4 pour cent. Il en résulte des écarts et des incertitudes intolérables dans la mesure du bruit. En outre, de décembre à mars, la piste n'est utilisable que d'une manière restreinte (conditions atmosphériques, vent, chutes de neige).
- Déclivité; la piste, qui doit être parcourue dans les deux sens de circulation pour les mesures du bruit, présente une déclivité qui peut fausser

jusqu'à 6 dB(A) les résultats des mesures effectuées sur les voitures automobiles lourdes et les véhicules de travail. C'est pourquoi il faut se rabattre à l'occasion sur un autre tronçon de mesure (p. ex. le tronçon Chiètres-Anet ou un tronçon d'autoroute qui n'est pas encore ouvert au trafic), ce qui entraîne des difficultés et des complications supplémentaires. Au surplus, la couche de fondation et le revêtement de la piste ne conviennent pas pour les charges qui peuvent se présenter dans une expertise du type.

- Longueur insuffisante du tronçon d'essai; la longueur utilisée d'environ 800 m ne suffit pas toujours comme tronçon d'accélération lorsqu'il s'agit d'atteindre la vitesse de mesure avec des voitures automobiles lourdes et des véhicules de travail.
- Niveau sonore de base; la semi-autoroute en construction, qui permettra aux automobilistes se rendant à Kandersteg de contourner Frutigen, est distante d'environ 80 m de la piste d'essai. Le niveau sonore de base peu élevé, nécessaire pour les mesures du bruit, ne sera plus garanti lorsque cette semi-autoroute, fortement fréquentée (Lötschberg, transport des voitures par chemin de fer) sera ouverte à la circulation.

En raison des insuffisances que présente la piste d'aviation de Frutigen, il est déjà très difficile actuellement d'effectuer les mesures du bruit selon les valeurs limites en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1982; le contrôle des valeurs limites plus basses, valables à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1986, n'est plus possible. A cet effet, il est nécessaire de disposer d'un tronçon d'essai qui ne présente pas les insuffisances mentionnées ci-dessus.

### 133 Mesure de la fumée et des gaz d'échappement

Sur la piste de Frutigen, le Service d'homologation procède également aux mesures de la fumée prescrites pour les véhicules équipés d'un moteur Diesel. Comme pour les mesures du bruit, l'altitude de 800 m provoque d'intolérables écarts et insécurité dans les mesures.

En revanche, pour les véhicules équipés d'un moteur à essence, ainsi que pour les motocycles, l'expertise du type quant aux gaz d'échappement est effectuée par le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux (EMPA) à Dübendorf. Les installations de l'EMPA satisfont aux exigences actuelles. Même après l'ouverture du centre d'homologation, leur capacité sera pleinement utilisée pour les vérifications qui précèdent la délivrance des approbations du type quant au gaz d'échappement et pour les contrôles par séries, tels qu'ils sont prescrits par l'ordonnance du 1<sup>er</sup> mars 1982 sur les gaz d'échappement (OGE; RS 171.434). Cependant, le maintien de la pureté de l'air exige que les véhicules équipés d'un moteur Diesel soient aussi soumis à une expertise du type quant aux gaz d'échappement. En outre, il est indispensable que le comportement en matière de gaz d'échappement, des véhicules produits en série soit strictement contrôlé quant à sa conformité au type homologué. C'est pourquoi un espace suffisant est prévu pour de tels contrôles des gaz d'échappement dans le centre d'homologation projeté.

Cette extension des installations servant à mesurer les gaz d'échappement se fera lorsque l'EMPA aura épuisé toutes ses réserves de capacité. Le travail sera alors réparti le plus judicieusement possible entre ces deux services de la Confédération.

Le catalyseur dont les véhicules pourront être équipés par suite de l'introduction de l'essence sans plomb n'aura en principe aucune influence sur le programme de contrôle des gaz d'échappement. On peut certes imaginer que des contrôles par séries seront nécessaires après un certain nombre de kilomètres parcourus.

## **14 Urgence d'un centre d'homologation**

Comme le montrent les insuffisances dont nous avons parlé, l'homologation des véhicules exigée par la loi ne peut pas se faire efficacement et rationnellement avec les moyens techniques et d'organisation actuels. Le contrôle technique doit être entrepris dans 30 lieux différents. Aujourd'hui, l'exactitude nécessaire de la mesure ne peut être obtenue que difficilement; elle ne pourra plus être garantie à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1986 lorsque les valeurs limites du bruit seront encore plus basses. Enfin, l'application des prescriptions sur les gaz d'échappement (notamment l'organisation systématique des vérifications de la conformité des séries au type homologué) exige aussi une extension des possibilités de contrôle, d'autant plus que les prescriptions sur les gaz d'échappement, qui seront également rendues plus sévères à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1986, doivent être étendues dans un avenir plus ou moins rapproché aux véhicules équipés d'un moteur Diesel.

En outre, il ne saurait être question de remédier à cette situation en reconnaissant les homologations étrangères de véhicules, car nos prescriptions sur la construction et l'équipement sont différentes et beaucoup plus sévères que les étrangères sur des points essentiels. Cette remarque vaut, par exemple, pour les exigences concernant les freins, la direction et l'éclairage mais particulièrement pour les prescriptions concernant le bruit et les gaz d'échappement qui, pour garantir une protection efficace de l'environnement, sont considérablement plus sévères qu'à l'étranger.

Il est donc de première nécessité que le Service d'homologation soit en mesure de contrôler efficacement si les prescriptions sont observées. A cet effet, il a besoin d'un centre d'homologation, dans lequel existent les conditions techniques et d'organisation permettant d'effectuer les contrôles exigés. Eu égard aux prescriptions sur le bruit qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1986, le centre d'homologation doit être construit de toute urgence.

## **2 Construction d'un centre d'homologation à Bösingen pour le Service fédéral d'homologation**

### **21 Acquisition du terrain**

#### **211 Exigences auxquelles le bien-fonds doit répondre**

Pour que le Service fédéral d'homologation soit en mesure d'accomplir correctement et de façon rationnelle les tâches qui lui incombent, le bien-fonds doit répondre aux exigences suivantes:

- le terrain doit mesurer 100 000 m<sup>2</sup> en chiffre rond,
- le terrain devrait être aussi plat que possible, étant donné que pour les mesures du bruit, il est nécessaire de disposer d'un tronçon de 400 à 600 m de longueur, ne présentant pas de déclivité et comprenant des voies d'accès et de sortie, ainsi que des plates-formes permettant de faire demi-tour,
- le terrain doit se trouver au maximum à 550 m au-dessus du niveau de la mer, de manière que l'on puisse comparer les mesures avec celles de l'EMPA;
- l'emplacement devrait se trouver près d'une jonction d'autoroute et permettre l'accès aux véhicules ayant jusqu'à 2 m 50 de largeur;
- le terrain doit présenter un niveau sonore de base inférieur à 60 dB(A), sinon il est impossible de procéder à des mesures du bruit.

#### **212 Acquisition du terrain de Bösingen**

Au cours des années 1974 à 1976, l'entreprise des PTT a acheté environ 190 000 m<sup>2</sup> de terrain dans la zone industrielle actuelle de Bösingen pour y construire un dépôt régional, auquel elle a renoncé aujourd'hui en raison d'un changement de programme. Par la suite, elle a proposé à l'Administration fédérale des finances et à la commune de Bösingen d'acheter ce terrain.

Les négociations menées avec la commune et un propriétaire foncier privé ont permis d'aboutir à la solution suivante:

- La Confédération reprend des PTT environ 95 000 m<sup>2</sup> de terrain industriel équipé et la commune de Bösingen environ 100 000 m<sup>2</sup>.
- La Confédération fait également l'acquisition d'environ 12 000 m<sup>2</sup> de terrain agricole qu'elle cède à un agriculteur dans le cadre d'un échange de terres.

Les prix des terrains s'élèvent à 21 fr. 40 pour la zone industrielle, tous frais d'équipement compris, et à 7 francs le m<sup>2</sup> pour le terrain agricole.

Le coût total des terrains est donc de 2 100 000 francs.

#### **213 Protection de la nature, du paysage et de l'environnement**

En raison de son emplacement, le centre d'homologation se heurte à l'opposition des milieux fribourgeois de la protection de la nature, qui sou-

haïteraient diminuer considérablement l'étendue de la zone industrielle de Bösingén.

Les PTT, en qualité de propriétaire du terrain, de même que le canton et la commune, s'y opposent. La zone industrielle de Bösingén joue un rôle important dans le plan de développement économique du canton de Fribourg. De plus, cette zone est entièrement située à l'extérieur de la zone cantonale de protection du paysage.

Lors de l'établissement des plans et de la construction du centre d'homologation, on tiendra compte le plus possible des impératifs de la protection de la nature et de l'environnement. Le site naturel protégé d'Auried, en particulier, ne sera pas exposé aux nuisances. Pour la planification détaillée, il est prévu de faire appel à un expert neutre, chargé de traiter l'ensemble de ces problèmes.

En outre, la construction du centre d'homologation permettra de transférer en zone agricole plus de 60 000 m<sup>2</sup> de terrains industriels. Cela est nécessaire notamment en raison du fait que l'exploitation d'un centre d'homologation exige un niveau sonore de base peu élevé; le bruit d'entreprises industrielles n'est donc pas tolérable.

## **22 Principes directeurs de l'exploitation**

### **221 Structure organique**

La nouvelle construction permettra au Service d'homologation de procéder aux expertises des types de véhicules de manière centralisée, en utilisant des installations de mesures adéquates. Il en résultera des améliorations considérables en matière d'exploitation et d'organisation, c'est-à-dire:

- une meilleure utilisation de la capacité de travail et donc un rendement plus élevé,
- une augmentation des capacités de contrôle et davantage d'uniformité dans le déroulement des expertises techniques,
- des délais plus brefs en ce qui concerne les homologations, dans l'intérêt même des requérants,
- la possibilité accrue de vérifier si les véhicules et accessoires sont conformes aux types homologués,
- une extension des possibilités techniques de contrôle,
- la suppression presque complète des déplacements actuels au moyen de véhicules de la Confédération et, partant, la réduction des coûts.

A l'avenir, on continuera de faire appel à des experts des cantons pour procéder aux contrôles techniques.

### **222 Exigences**

Dans son ensemble, la construction projetée doit répondre aux besoins suivants:

- L'expertise technique des types de véhicules conformément aux prescrip-

tions sur la construction et l'équipement, spécialement sous l'angle de la sécurité de fonctionnement et de la sécurité routière (env. 1200 véhicules par année).

- Les mesures du bruit selon la méthode dite «au passage du véhicule» (env. 800 à 1000 mesures par année comprenant, en moyenne, quatre passages).
- Les contrôles des freins et les essais dynamiques en général (chaque année, env. 400 à 600 types de véhicules sont soumis à des contrôles statiques et dynamiques des freins).
- Les essais de démarrage sur une rampe de 15 pour cent auxquels sont soumis les véhicules automobiles et les trains routiers (env. 1800 essais de démarrage selon le programme ordinaire d'homologation et un nombre indéterminé d'essais de démarrage permettant de calculer la charge remorquée admise).
- Espace réservé aux vérifications, quant aux gaz d'échappement, de la conformité des séries de véhicules équipés d'un moteur à essence aux types homologués, conformément à l'ordonnance sur les gaz d'échappement (env. 200 unités par année).
- Les mesures de la fumée émise par les véhicules équipés d'un moteur Diesel (env. 120 expertises par année).
- Les mesures de la puissance du moteur et de la puissance transmise aux roues des voitures automobiles légères et des voitures automobiles lourdes ainsi que des motocycles et cyclomoteurs (en relation avec les mesures de la fumée, des gaz d'échappement et du bruit).
- Le contrôle des dispositifs d'éclairage des véhicules (réglage et mesure photométrique sur les véhicules expertisés).
- L'homologation d'accessoires et d'appareils (env. 120 unités par année; il faut s'attendre à ce que ce nombre augmente sensiblement lorsqu'auront été ratifiés divers règlements de l'ECE<sup>1)</sup> concernant les accessoires des véhicules).

Toute utilisation à d'autres fins, notamment pour des manifestations sportives automobiles et de cycles, est exclue.

## **23 Construction**

### **231 Economie du projet**

Une halle centrale constitue l'élément principal de la construction; de courtes voies la relient aux bancs d'essai, aux ateliers et au secteur administratif aménagés tout autour (voir le plan d'ensemble du bâtiment ainsi que la photographie de la maquette reproduits en annexe).

La piste d'essai est tracée parallèlement à la Sarine; elle est adaptée à la

<sup>1)</sup> ECE = Economic Commission for Europe (Commission économique pour l'Europe des Nations Unies).

topographie des lieux de manière qu'il faille modifier le moins possible l'environnement naturel.

## 232 Divers éléments de la construction

Pour répondre aux exigences posées, la construction se subdivise en trois éléments à savoir le bâtiment, la piste d'essai, l'aire attenante.

Le *bâtiment* comprend les secteurs suivants:

- une halle équipée de trois voies de contrôle,
- les ateliers, les bancs d'essai servant à mesurer la puissance transmise aux roues ainsi qu'une réserve de place pour les bancs d'essai où se feront les contrôles des gaz d'échappement,
- l'administration et le secrétariat, cinq bureaux, la salle de conférences, le local de premiers soins, la buvette, les vestiaires, les toilettes et les douches,
- les locaux nécessaires pour le chauffage, la ventilation, les installations sanitaires et électriques, ainsi que les diverses fosses de travail et l'abri de protection civile.

La *piste d'essai* s'étend sur 300 m à gauche et 300 m à droite de l'emplacement réservé aux mesures du bruit; son tracé est rectiligne et en palier. A l'extrémité sud-ouest, la boucle de rebroussement permet aux véhicules de retourner, à vitesse constante, à l'emplacement de mesure. Quant à la plate-forme permettant de faire demi-tour, à l'extrémité de la piste utilisée pour les essais de freinage, elle marque la limite entre le centre et la zone industrielle bâtie.

Une place de parc réservée aux visiteurs et employés est aménagée sur *l'aire attenante*, au-delà des cours, dont elle est séparée par une barrière. Cette disposition permet au public (p. ex. aux promeneurs) d'utiliser la place de parc en dehors des heures de travail, notamment en fin de semaine et lors des jours fériés.

A partir des cours, toutes les stations d'essai sont accessibles aux véhicules automobiles, spécialement la plate-forme circulaire, la balance, la rampe de démarrage, ainsi que la voie d'accès à la piste d'essai et la voie de sortie.

## 233 Construction et système de chauffage

Les parties de bâtiment munies de toits plats comportent pour les dalles de couverture, les structures porteuses suivantes:

- halle en acier avec éléments en béton léger;
- atelier/bancs d'essais/locaux administratifs: en béton armé.

La façade se compose d'une maçonnerie, d'une isolation extérieure, d'une aération intermédiaire et de plaques de revêtement de façade. Un soin particulier a été apporté à une conception énergétique économique.

Les besoins du bâtiment en énergie thermique sont assurés par une installation combinée, copeaux de bois/huile de chauffage. Cette seconde source

d'énergie ne sera utilisée que pour les pointes de consommation, comme volant d'appoint.

### **3 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel**

#### **31 Frais de construction**

Selon le devis établi au mois d'avril 1984 (indice 1<sup>er</sup> oct. 1983 = 129,6), les frais de construction se répartissent de la manière suivante:

	Fr.
0 Terrain .....	2 100 000
1 Travaux préparatoires .....	472 000
2 Bâtiment .....	4 008 000
3 Equipement d'exploitation .....	415 000
4 Aménagements extérieurs .....	5 240 000
5 Frais secondaires et compte d'attente .....	283 000
8 Imprévus .....	832 000
	<hr/>
0-8 Crédit de construction .....	13 350 000
9 Equipement, sans l'installation de mesure des gaz d'échappement .....	850 000
	<hr/>
0-9 Total du crédit d'ouvrage .....	14 200 000

#### **32 Investissements ultérieurs**

De concert avec l'EMPA, aucun investissement n'est encore prévu, dans le présent projet, pour la station de mesure des gaz d'échappement (cf. ch. 133). Il n'est possible de prendre une décision qu'en se fondant sur les expériences qu'on aura faites, pendant une assez longue période, en matière d'homologation des gaz d'échappement (spécialement quant à la vérification de la conformité des séries de véhicules aux types homologués), de contrôle des véhicules équipés d'un moteur Diesel, et aussi, en fonction de l'évolution qui se dessinera sur le plan international. En l'état actuel des connaissances, il faudrait tabler sur une dépense d'environ 1 million de francs. Le moment venu, l'Office fédéral de la police proposera d'acquérir l'équipement nécessaire; ces frais seront inscrits au budget.

#### **33 Charges d'exploitation**

Les frais annuels pour l'énergie, l'entretien, les nettoyages et la sécurité s'élèveront à 115 000 francs, en chiffre rond.

#### **34 Effets sur l'état du personnel**

La construction et la mise en exploitation du centre d'homologation n'entraîne aucun besoin supplémentaire en personnel. Au contraire, la centrali-

sation libre quelque trois places figurant à l'état des fonctions; cela permet au Service d'homologation d'accomplir, avec le même nombre d'agents, les tâches qu'il ne serait possible de surmonter à l'avenir qu'au prix d'une augmentation de l'effectif du personnel (p. ex. application des prescriptions plus sévères sur le bruit et les gaz d'échappement, vérification de la conformité aux types homologués).

## **4 Financement**

### **41 Plan d'investissement**

Les investissements pour la nouvelle construction s'élèvent à 14 200 000 francs (cf. ch. 31). Il est prévu de construire le centre entre 1985 et 1987. Ce projet est compris dans le programme multiannuel de l'Office des constructions fédérales pour les constructions civiles. Les sommes annuelles nécessaires au paiement des travaux seront inscrites au budget.

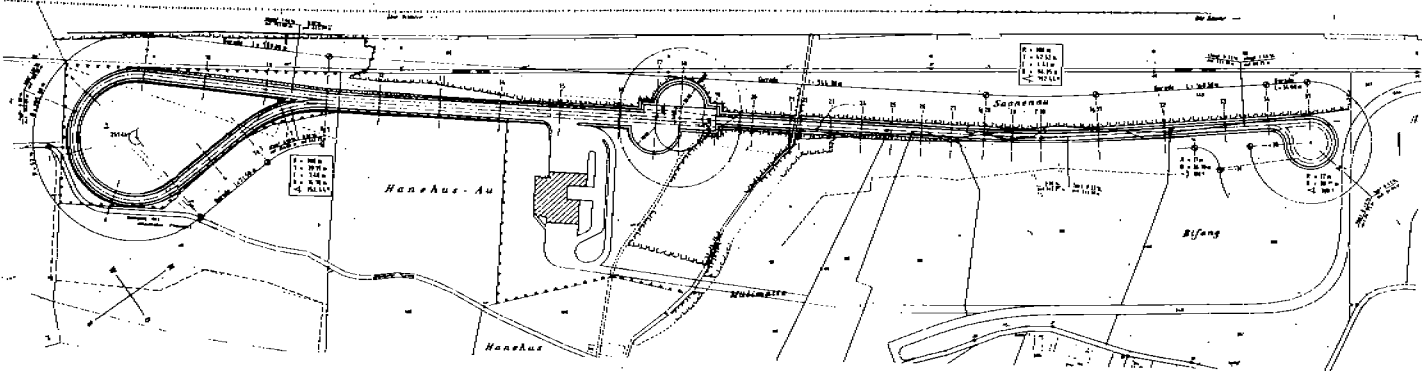
### **42 Conséquences sur les émoluments d'homologation**

Les émoluments du Service d'homologation doivent être calculés de manière à couvrir toutes les dépenses qui échoient à la Confédération. Les frais actuels (1983) de personnel et d'exploitation s'élèvent à 2,25 millions de francs. Cela correspond à une charge moyenne de 7 francs par véhicule importé. L'amortissement, les intérêts, les frais d'entretien et d'exploitation du centre d'homologation grèveront la facture annuelle d'une somme supplémentaire de 1 million de francs, en chiffre rond. Ces frais supplémentaires devront être mis à la charge des importateurs, ce qui représentera 4 francs, en chiffre rond, par véhicule importé. L'homologation centralisée offre néanmoins de grands avantages aux importateurs, avantages qui compensent largement l'augmentation des émoluments.

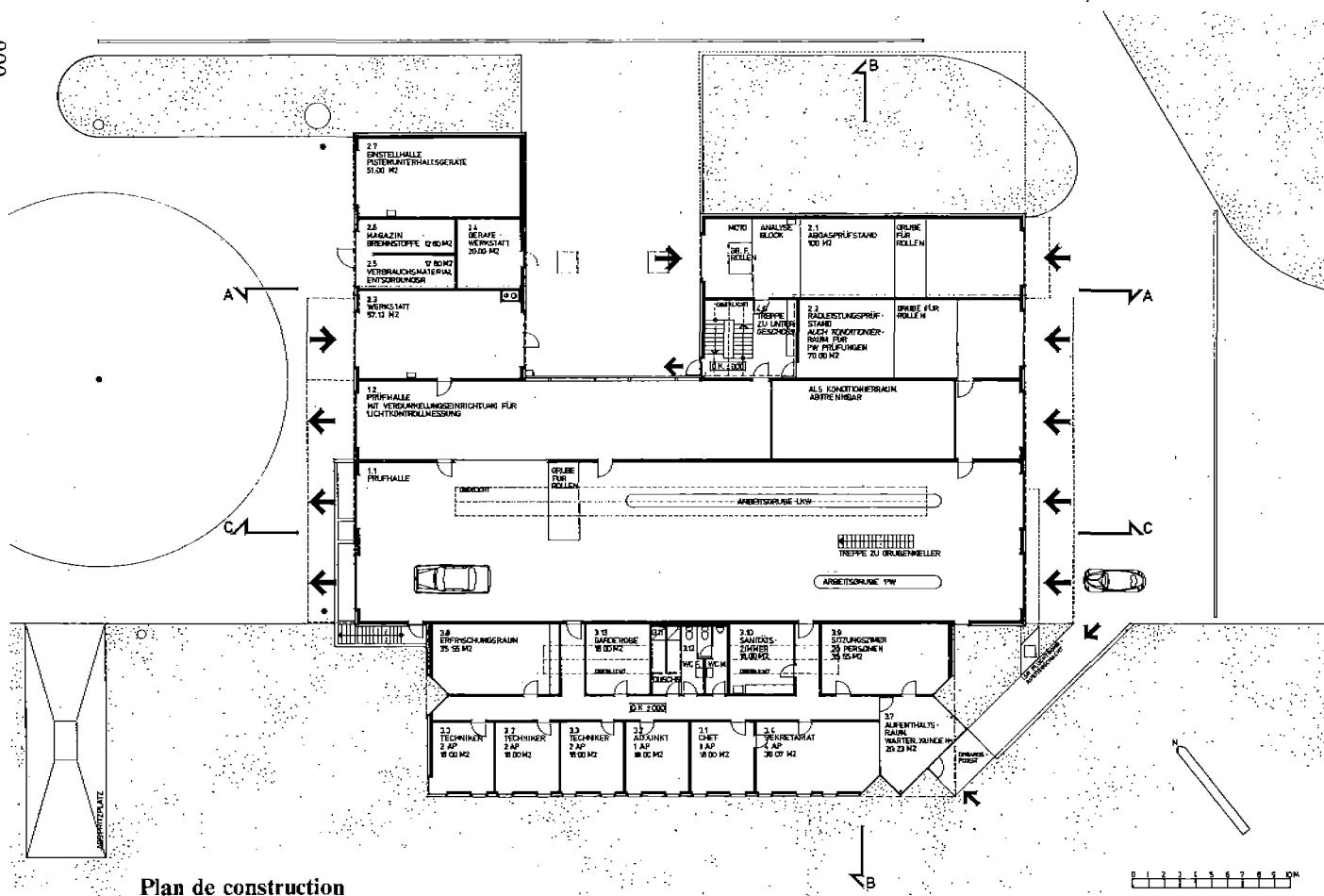
Le Conseil fédéral adaptera en conséquence les dispositions sur les émoluments, pour la mise en exploitation du centre d'homologation.

## **5 Constitutionnalité**

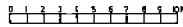
Le projet se fonde, en l'occurrence, sur l'article 12 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01) en relation avec l'article 37<sup>bis</sup>, 1<sup>er</sup> alinéa, de la constitution. La compétence de l'Assemblée fédérale d'autoriser le crédit demandé résulte des dispositions de l'article 85, chiffre 10, de la constitution. Selon l'article 8 de la loi fédérale sur les rapports entre les conseils (RS 171.11), l'acte législatif ouvrant le crédit doit revêtir la forme d'un arrêté fédéral simple, qui n'est pas sujet au référendum.

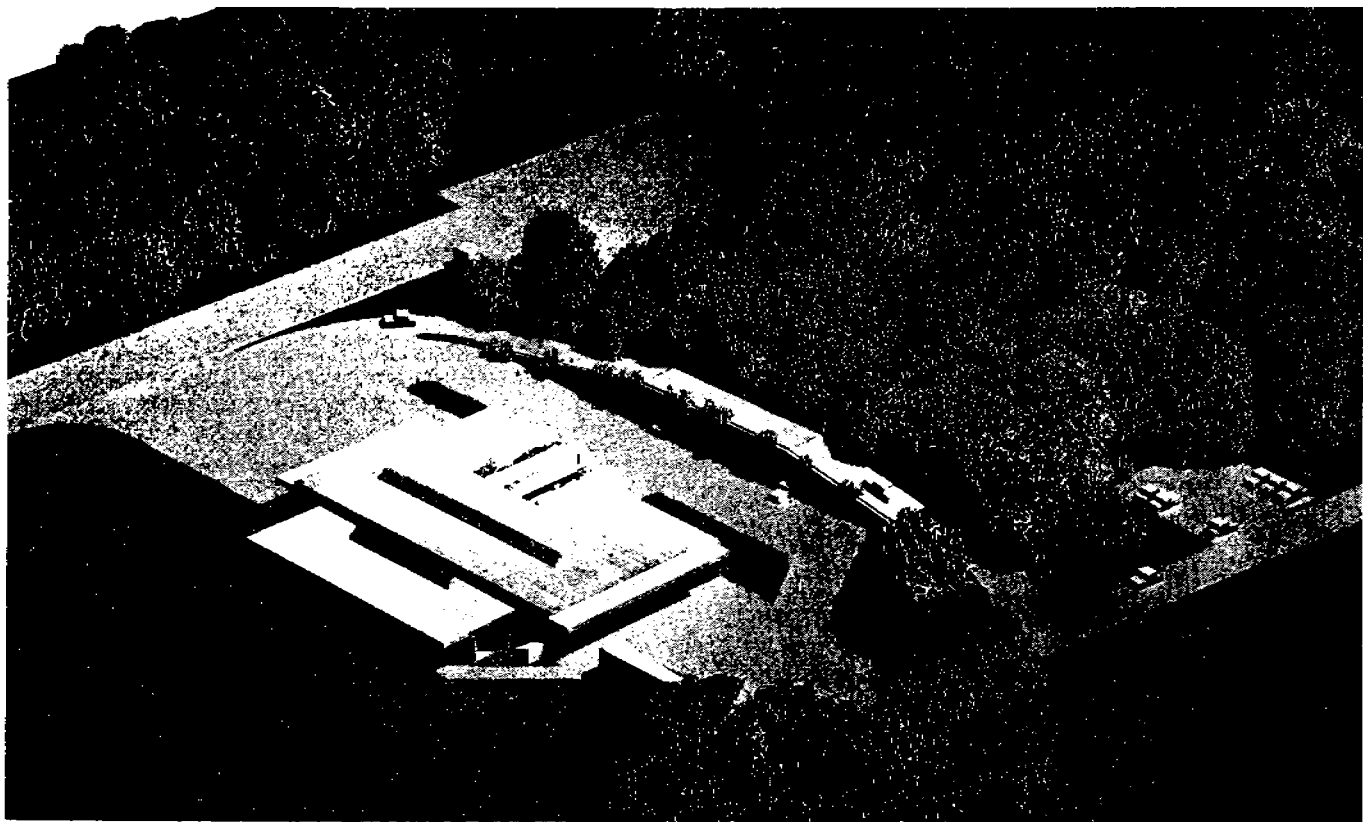


Plan de situation



Plan de construction





Photographie de la maquette

**Arrêté fédéral  
concernant la construction d'un centre fédéral  
d'homologation des véhicules automobiles  
à Bösingen FR**

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu l'article 85, chiffre 10, de la constitution;  
vu le message du Conseil fédéral du 12 juin 1984<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

**Article premier**

Un crédit d'ouvrage de 14 200 000 francs est ouvert pour financer la construction d'un centre d'homologation des véhicules automobiles à Bösingen.

**Art. 2**

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum.

29259

<sup>1)</sup> FF 1984 II 887

## **Message concernant la construction d'un centre fédéral d'homologation des véhicules automobiles à Bösingen FR du 12 juin 1984**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	84.054
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.07.1984
Date	
Data	
Seite	887-902
Page	
Pagina	
Ref. No	10 104 078

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.