

zurück und belies es vorläufig bei der alten Regelung. Unsere Bundesbehörde ihrerseits beschloss dann im März dieses Jahres, für die Schweiz vorläufig bis 1989 die jetzt geltende Ordnung zu belassen. Dafür danken wir bestens. Warum beantragte ich seinerzeit Diskussion? Gemäss Zeitgesetz vom 21. März 1980 ist der Bundesrat ermächtigt, um Übereinstimmung mit den benachbarten Staaten zu erreichen, die Sommerzeit einzuführen. Er legt jeweils den Zeitpunkt der Umstellung fest. Sommerzeit ja, aber sie ist nur sinnvoll in der Zeit, da man mit dem Sommer rechnen darf. Vor allem der frühe Beginn im Frühling macht den Kindern sowie den älteren Leuten zu schaffen. Zudem glaube ich, dass im Energiebereich während dieser Übergangszeit grössere Kosten anfallen. Die SBB arbeiten nach einem Sommerfahrplan von Ende Mai bis Ende September. Eine Zeitverschiebung in dieser Zeitspanne wäre akzeptabel und vernünftig. Das geht aus zahlreichen Zuschriften und Meinungsäusserungen in der Presse hervor.

Ich bitte nun Frau Bundesrätin Kopp, dazu Stellung zu nehmen, ob sie sich bei künftigen Auseinandersetzungen über die Dauer der Sommerzeit aktiv für einen späteren Beginn ohne Verlängerung im Herbst einsetzen wird. Wenn ja, ist ihr der Dank der grossen Mehrheit des Schweizervolkes gewiss.

Bundesrätin Kopp: Entsprechend der Verordnung vom 24. September 1984 wird die Sommerzeit in unserem Land für den gleichen Zeitraum festgelegt wie in der Europäischen Gemeinschaft. Der EG-Raum und das Europaparlament sprachen sich im Sommer 1984 dafür aus, dass im ganzen EG-Raum, also auch in England und Irland, Beginn und Ende der Sommerzeit harmonisiert werden, und zwar auf die Daten: Beginn am letzten Märzsonntag und Ende am zweiten Oktobersonntag. Von britischer Seite erwuchs dieser Kompromisslösung im Herbst 1984 Widerstand, so dass der EG-Ministerrat am 12. Dezember 1984 beschloss, vorerst für die Jahre 1986 bis 1988 auf diese Kompromisslösung zu verzichten. Die Sommerzeit beginnt in den kommenden drei Jahren somit auch für uns am letzten Märzsonntag und endet am letzten Septembersonntag. Der Bundesrat hofft, zusammen mit dem Interpellanten, dass die Sommerzeitdauer im EG-Raum auch nach 1988 nicht verändert wird, und wird keine Gelegenheit versäumen, in diesem Sinne zu wirken.

Präsident: Der Interpellant hat noch Gelegenheit, zu erklären, ob er von der Antwort befriedigt ist. – Er ist befriedigt.

84.578

Interpellation Deneys
Strassenverkehrsvorschriften. Anwendung
Circulation routière.
Application des prescriptions

Siehe Seite 754 hiervor – Voir page 754 ci-devant

Diskussion – Discussion

Mme Deneys: J'ai demandé l'ouverture d'une discussion sur l'interpellation déposée le 28 novembre 1984 non seulement à cause de la réponse évasive du Conseil fédéral à laquelle je m'attendais, mais surtout parce que la pratique actuelle des cantons chargés d'appliquer les prescriptions fédérales dans le domaine de la circulation routière me préoccupe bien davantage. J'estime que cette application n'est ni sérieuse, ni suffisante, ni égalitaire. Nous perdons notre temps ici, au Parlement, et le Conseil fédéral perd

également son temps à fixer des normes qui doivent accroître la sécurité des usagers de la route, piétons compris, et qui doivent limiter les atteintes à l'environnement, si dans les cantons on s'en moque plus ou moins complètement. Notre système fédéraliste, soit le partage des compétences, où la Confédération fixe des principes dont l'application est laissée aux cantons, repose sur la confiance d'une part et sur la volonté d'agir dans le sens des décisions prises d'autre part. En matière de circulation routière, j'ai de plus en plus l'impression que les responsables des polices cantonales se soucient davantage de leur image de marque auprès des automobilistes et des camionneurs – dont ils vont jusqu'à flatter l'absence de sens des responsabilités – que du respect des prescriptions fédérales. En Suisse romande, en tout cas, les contrôles de vitesse sont rares. Quand ils ont lieu, ils sont suffisamment bien mis en place pour que les appels de phares des conducteurs venant en sens inverse incitent les plus audacieux à ralentir quelques instants. Ceux qui se font «pincer» ou bien ne voient pas clair, ou bien sont dans la lune! Sitôt passé le contrôle, la plupart se dépêchent de regagner ce fâcheux temps perdu. Une seule fois, j'ai vu un second contrôle effectué quelques kilomètres après le premier. Des tronçons d'autoroute où existent des limitations à 100 kilomètres sont allégrement franchis à 120 kilomètres ou davantage. Je pense ici à la traversée de Morges par exemple.

Je viens de lire qu'un automobiliste suspecté d'un excès de vitesse grave en ville de Fribourg se défend en disant qu'il roule toujours à 60 km/h en ville. Pourtant, depuis presque deux ans, la limitation générale dans les localités est fixée à 50 km/h! Bref, l'automobiliste qui respecte les limitations légales paraît sénile ou demeuré. Ce sentiment est apparemment partagé par des responsables de polices cantonales. En juillet dernier, la gendarmerie bernoise transmettait un communiqué largement repris par les quotidiens, établissant une relation entre les limitations de vitesse et un relatif accroissement des accidents constatés dans ce canton. Quelques jours plus tard, la statistique des accidents du premier semestre de cette année était publiée et faisait apparaître, au contraire, une sensible diminution des accidents mortels. Mais cette information-là est presque passée sous silence.

S'agissant du port de la ceinture de sécurité, il est un peu plus difficile à contrôler que la vitesse. Cela n'excuse en tout cas pas des policiers qui mentionnent dans leur rapport qu'un accidenté portait sa ceinture de sécurité, alors que ce n'était pas le cas, manifestant ainsi une grande solidarité avec leur clientèle!

Comme automobiliste ou comme piéton, chacun se trouve de temps en temps à proximité d'un camion qui lui envoie un nuage noir et nauséabond à la figure. Mais il y a plus grave: un contrôle de 96 camions effectué au début du mois d'août dans le canton de Zurich, a fait apparaître que 28,1 pour cent étaient en infraction. L'un d'entre eux, notamment, roulait avec des freins gravement défectueux et un chargement de bouteilles de gaz propane et butane. Qu'en est-il de contrôles analogues sur les routes d'autres cantons? Je n'en vois pratiquement jamais. Que penser du sérieux et de la régularité des expertises auxquelles ces véhicules devraient être soumis?

Dans le domaine de la circulation routière, l'Etat de droit fait place à un état ridicule, ridiculisé, suscité, voulu, encouragé; le but visé étant apparemment de faire tomber certaines limitations sous prétexte qu'elles seraient inapplicables. On peut ici soit fermer les yeux et se gargariser du principe de la souveraineté cantonale, soit réagir. J'espère que vous réagirez, Madame la Conseillère fédérale, quand vous aurez l'occasion de vous adresser aux chefs des départements cantonaux de police, en particulier. La décision du Conseil fédéral de maintenir les limitations de vitesse à 80 et à 120 km/h doit vous permettre d'exiger que les cantons fassent désormais respecter sérieusement ces prescriptions.

Bundesrätin Kopp: Ich muss Sie in diesem Zusammenhang ganz einfach einmal mehr darauf hinweisen, dass der Voll-

zug des Gesetzes den Kantonen obliegt und dass naturgemäss die Einwirkungsmöglichkeiten des Bundes in bezug auf die bessere Einhaltung der Vorschriften ausserordentlich beschränkt sind. Das gilt auch für die Kontrollen der Geschwindigkeitsbeschränkungen, die der Interpellantin verständlicherweise am Herzen liegen.

Ein gewisser Einfluss ist erfahrungsgemäss erreichbar mit Weisungen und Kreisschreiben, die vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement immer wieder an die Kantone ergehen. Weiter versucht das Departement in Zusammenarbeit mit den kantonalen Polizeidirektoren, auf die verschiedenen Probleme hinzuweisen, auch bei der Ausbildung. Aber hier sind die Einflussmöglichkeiten des Bundes beschränkt. Ich glaube, der Weg, den die Interpellantin aufgezeigt hat, ist viel erfolgversprechender. Wenn Sie mit der Praxis der kantonalen Polizeibehörden nicht einverstanden sind, wenn Sie der Meinung sind, dass diese die Kontrollen zu large durchführen, sollten Sie sich mit den zuständigen Stellen im Kanton in Verbindung setzen und dort eine Verbesserung herbeizuführen versuchen. Ich muss im übrigen darauf hinweisen, dass auch bei den Kantonen wegen des Personalmangels gewisse Grenzen in bezug auf die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen bestehen.

Präsident: Frau Deneys hat noch Gelegenheit zu erklären, ob sie von der Antwort befriedigt ist. – Sie ist teilweise befriedigt.

84.591

Interpellation de Chastonay
Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung.
Ausnahme
Limitation générale de vitesse. Dérogation

Siehe Seite 755 hiervor – Voir page 755 ci-devant

Diskussion – Discussion

M. de Chastonay: Je suis évidemment déçu de la réponse du Conseil fédéral à mon interpellation du 10 décembre 1984 dans la mesure où l'Exécutif prétend que des raisons écologiques ne sauraient, par principe, justifier aucune dérogation à une limitation générale de vitesse à 80 km/h hors des localités, les qualités d'aménagement de la route ou son importance économique ne justifiant aucunement de moduler les limitations.

J'aurais souhaité que lors de l'introduction intempestive des limitations de vitesse à 80 et 120 km/h, le Conseil fédéral donne une justification plus précise, plus claire et plus évidente des effets ou des bienfaits écologiques escomptés ou apportés; ce d'autant que dans son communiqué de presse distribué il y a deux jours, soit le 16 septembre 1985, l'Exécutif fédéral qui a décidé de maintenir la limite de 120 km/h jusqu'à fin 1987 déclare avoir choisi cette solution «parce que l'introduction d'une limitation de vitesse à 100 km/h sur les autoroutes ne réduirait que dans une faible mesure les émissions de matières nocives et de particules d'oxyde d'azote».

Or, qui peut le plus peut le moins. Si l'on augmente de 80 à 100 km/h la vitesse sur les routes cantonales en dehors des agglomérations, l'atteinte à l'environnement se révèle fort minime, pour ne pas dire dérisoire. Une étude effectuée en novembre 1984 par l'ACS, section Valais, sur la T9, sur le parcours Sion–Glis–Sion laisse clairement apparaître que pour six voitures de marques différentes roulant à 80 km/h, la consommation d'essence augmente de l'ordre de 9,52 pour cent par rapport à la situation de 1984, les augmenta-

tions moyennes de la durée du parcours s'échelonnent entre +18 et +35 pour cent. Or, qui dit accroissement de la consommation d'essence et de la durée de mise en marche des moteurs dit augmentation de la charge polluante diffusée dans l'atmosphère.

De même, les statistiques des accidents de circulation que la police cantonale m'a récemment remises démontrent qu'en Valais, pour la période de janvier à juillet, 28 accidents mortels se sont produits en 1984, alors qu'en juillet 1985 le chiffre de 27 était déjà atteint. Sur le nombre total d'accidents durant les sept premiers mois de 1984, on dénombre 304 accidents, soit autant que pour la période correspondante de 1985.

Il semble dès lors opportun de relever que la limitation à 80 km/h de la vitesse sur la route cantonale valaisanne apparaît maintenant déjà comme une mesure inutile qui paralyse gravement la fluidité de la circulation et du trafic. Je crois qu'il en va de même pour d'autres régions du Pays romand concernées par ces limitations. Rien n'empêcherait donc le Conseil fédéral de ramener à fin 1986 la durée de validité de l'ordonnance du 1^{er} octobre 1984 d'autant plus, que entretemps, l'initiative «Pro vitesse 130/100» a été déposée à la Chancellerie fédérale.

Bundesrätin Kopp: Ich werde auch bei dieser Interpellation, genauso wie bei den Interpellationen Blocher und Spälti, nicht das wiederholen, was bereits in der schriftlichen Antwort enthalten ist, auf das Risiko hin, dass Sie kritisieren werden, dass die Antwort knapp ausgefallen ist.

Was neu ist, ist die Bemerkung von Herrn de Chastonay, dass Untersuchungen gezeigt hätten, dass bei höheren Geschwindigkeiten der Benzinverbrauch sinke und dementsprechend ebenfalls die Umweltbelastung. Ich darf in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass dieser angebliche Versuch unter ganz spezifischen Verhältnissen stattgefunden hat und dass sogar der Schweizerische Automobil-Club ganz erhebliche Zweifel hat, ob diese Zahlen für das durchschnittliche Verkehrsverhalten massgebend sind. Man kann natürlich einen Versuch mit bestimmten Wagenkategorien und unter ganz bestimmten Verhältnissen, die der Verkehrswirklichkeit nicht entsprechen, durchführen und dann zu diesen Ergebnissen gelangen. Sämtliche Stellen aber, die sich seit Jahren seriös mit den wirklichen Verkehrsverhältnissen befassen und entsprechende Messungen durchführen, werden Ihnen bestätigen, dass die Resultate aus diesem Walliser Versuch bei all meiner Sympathie, die ich schon immer und jetzt ganz besonders für das Wallis habe, nicht aussagekräftig sind. Der Bundesrat sieht keine Veranlassung, von seiner Verordnung abzuweichen und die festgesetzten Geschwindigkeiten (120, 80 und 50) aufzuheben. Der Versuch dauert – wie Sie wissen – bis zum Jahre 1988.

Im übrigen darf ich darauf hinweisen, dass sich diese Senkung der Geschwindigkeit ausserorts gut bewährt hat, was auch aus der Unfallstatistik hervorgeht. Wir verzeichnen ausserorts mehr als 30 Prozent weniger Unfälle und 29 Prozent weniger Verkehrstote im ersten Halbjahr 1985. Das sind sicher Zahlen, die aufhorchen lassen und die zusätzlich den Bundesrat veranlassen, die getroffenen Massnahmen nicht aufzuheben.

Präsident: Herr de Chastonay hat Gelegenheit zu erklären, ob er von der Antwort befriedigt ist. – Der Interpellant ist teilweise befriedigt.

Interpellation Deneys Strassenverkehrsvorschriften. Anwendung

Interpellation Deneys Circulation routière. Application des prescriptions

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.578
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.09.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1433-1434
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 705

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.