

Or, selon une expérience réalisée l'année dernière par l'ACS Valais, il apparaît que l'on arrive plutôt à des résultats inverses. L'expérience a été réalisée au moyen de 6 voitures de tourisme représentatives de notre parc automobile suisse. Elles devaient parcourir le trajet Sion-Glis-Sion (98,8 km) une fois en respectant les vitesses en vigueur en 1984 et, une deuxième fois, selon les nouvelles vitesses imposées en 1985. Outre un allongement important de la durée du trajet, il est apparu que toutes les voitures ont consommé davantage en roulant moins vite (+7,8 pour cent en moyenne). D'autre part, au plan de la sécurité, l'expérience a mis en évidence un net relâchement de l'attention des conducteurs contraints à rouler longtemps à de faibles vitesses.

Dès lors, le Conseil fédéral est prié de dire:

1. ce qu'il pense de cette expérience de l'ACS Valais;
2. s'il ne serait pas indiqué de refaire ce type d'expérience avec le concours de l'administration fédérale;
3. s'il est prêt à revoir sa politique si les résultats devaient confirmer ceux déjà obtenus.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Aregger, Aubry, Bremi, Candaux, Cevey, de Chastonay, Coutau, Dubois, Eggly-Genève, Flubacher, Frey-Neuchâtel, Gautier, Giudici, Houmard, Kohler Raoul, Maitre-Genève, Massy, Perey, Pini, Revaclier, Rime, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Stucky, Thévoz (26)

M. Etique: Lorsqu'elles sont imposées pour des raisons qui touchent à la sécurité, notamment dans les localités, les limitations de vitesse, même si elles ne sont pas toujours respectées par les automobilistes, sont néanmoins admises. Les nouvelles vitesses entrées en vigueur à titre d'essai le 1er janvier 1985 ont été fixées par le Conseil fédéral dans le contexte du débat sur le dépérissement des forêts et inspirées par des considérations qui touchent à la pollution de l'air, donc à la protection de l'environnement. Le Conseil fédéral part de l'idée qu'en limitant la vitesse on diminue la consommation d'essence et que l'on réduit, par conséquent, les émissions polluantes qui en résultent.

Les nouvelles vitesses limites imposent des contraintes aux automobilistes que l'on n'a pas le droit de pénaliser, en particulier dans les régions où la voiture automobile reste encore le principal moyen de locomotion. Ces limitations de vitesse pénalisent les régions non dotées d'autoroutes, où il n'existe aujourd'hui aucune possibilité de rouler à plus de 80 km à l'heure. Dès lors, si l'on veut qu'une réduction de la vitesse imposée pour des raisons autres que la sécurité du trafic soit admise par les usagers de la route, il faut non seulement prouver aux automobilistes qu'en roulant moins vite ils polluent moins mais aussi que l'effort de réduction qui leur est demandé est en rapport avec les résultats que l'on obtiendra au plan de la lutte contre la pollution. Or, une expérience faite par l'Automobile Club suisse du Valais sème au moins quelque doute quant à l'existence d'une forte corrélation entre la vitesse et la pollution atmosphérique via la consommation de carburant. L'expérience en question a mis à contribution six voitures de tourisme représentatives de notre parc automobile qui avaient pour mission de parcourir, toujours avec le même conducteur, le trajet Sion-Glis-Sion, soit environ 100 km de distance. Le parcours a été effectué une fois aux vitesses antérieures à 1985 et une autre fois conformément à la nouvelle réglementation. Du point de vue de la consommation de carburant, le résultat fut surprenant: en moyenne, les six voitures ont consommé plus d'essence – +7,7 pour cent – en roulant conformément aux nouvelles normes qu'en roulant selon les vitesses antérieures au 1er janvier 1985.

Le résultat de cette expérience n'est peut-être pas aussi surprenant si l'on se souvient qu'en introduisant les normes 82 sur le bruit le Conseil fédéral a encouragé le recours aux boîtes de vitesses à cinq rapports. Sur les petites voitures, la cinquième vitesse devient à peu près inutilisable à 80 km à l'heure, mais en quatrième vitesse le moteur reste dans un régime favorable. Sur les voitures

moyennes, en revanche, le couple plus important incite le conducteur à recourir souvent à la cinquième vitesse, mais il tombe alors dans un mauvais régime d'utilisation qui fait grimper la consommation d'essence. Sur les grosses voitures, les différences tendent à s'atténuer grâce au couple généreux et à un rapport final de transmission plus long. Cette expérience de l'ACS est donc à même de troubler quelque peu des certitudes péremptoirement affirmées sur la relation à établir entre la vitesse, la consommation de carburant et la pollution qui peut en résulter.

Afin d'apporter quelques certitudes dans ce dossier qui a d'ailleurs suscité une initiative populaire réunissant plus de 250 000 signatures, il serait nécessaire, à mon avis, que la question de la vitesse et de la pollution fasse l'objet d'une étude approfondie, basée sur des expériences correspondant à la réalité de la circulation et du trafic. Il faut que des mesures qui entravent de façon importante la liberté des usagers de la route reposent sur des bases scientifiquement établies et non sur des arguments émotionnels.

Je souhaite donc connaître l'avis du Conseil fédéral sur cette expérience conduite par l'ACS du Valais et sur la possibilité de la rééditer éventuellement avec le concours de la Division principale de la circulation routière, par exemple, afin de lui conférer une certaine officialité.

Bundesrätin Kopp: Wenn ich an den letzten Satz von Herrn Etique anschliessen darf, dann möchte ich zum mindesten die Frage stellen, von welcher Seite mit mehr Emotion für Ihre Anliegen gekämpft wird. Aber das nur als Vorbemerkung.

Ich weigere mich im übrigen, das Recht auf 130 quasi als ein Freiheitsrecht gleich anderen Rechten zu anerkennen. Aber jetzt zum Inhalt der Interpellation.

Am Versuch, der vom ACS im Kanton Wallis durchgeführt wurde, waren ganze sechs Fahrzeuge beteiligt. Er ist deshalb in keiner Art und Weise repräsentativ. Die Mehrzahl der Fahrzeuge auf dem Markt waren bei diesem Test gar nicht vertreten. Es widerspricht nun aber jeder Erfahrung, dass eine höhere Geschwindigkeit zu einem geringeren Benzinverbrauch führen kann. Auch wenn Sie die Angaben der Hersteller vergleichen, die ja allenfalls noch ein Interesse an der Theorie dieses Versuches hätten, dann liegt der geringste Benzinverbrauch bei Tempo 90, während bei Tempo 120 mit einer erheblichen Steigerung zu rechnen ist. Aus diesen Gründen wird denn auch der Versuch, den der ACS im Kanton Wallis durchgeführt hat, von Fachleuten mit grosser Skepsis beurteilt. Auf jeden Fall vermag er die Feststellungen des Bundesamtes für Umweltschutz in keiner Art und Weise zu erschüttern, und der Bundesrat denkt demzufolge auch nicht daran, weitere Versuche durchzuführen.

Le président: M. Etique n'est pas satisfait de la réponse.

84.908

Postulat Maeder-Appenzell
Last- und Gesellschaftswagen.
Höchstbreite
Camions et autocars.
Largeur maximale

Wortlaut des Postulates vom 12. Dezember 1984
 Der Bundesrat wird ersucht, die zulässige Höchstbreite der Last- und Gesellschaftswagen auf 2,3 m zu belassen.

Texte du postulat du 12 décembre 1984
 Le Conseil fédéral est invité à maintenir à 2,3 m la largeur maximale autorisée pour les camions et autocars.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bäumlin, Bühler-Tschappina, Dünki, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Jaeger, Longet, Mauch, Müller-Bachs, Neukomm, Oehen, Oester, Ott, Rebeaud, Renschler, Robert, Soldini, Stappung, Uchtenhagen, Weber Monika, Weder-Basel, Zwygart (24)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Ein beträchtlicher Teil unseres Strassennetzes, vor allem in Berg- und Hügelregionen, ist für die EG-Normbreite von 2,5 m nicht geeignet. Auch in zahlreichen Dörfern und Städten ist der zur Verfügung stehende Strassenraum begrenzt und kann der Siedlungsstruktur wegen oft gar nicht erweitert werden.

Fussgänger und Zweiradfahrer werden durch breitere Fahrzeuge noch mehr gefährdet.

Der Strassenschwerverkehr würde mit den 2,5 m breiten Fahrzeugen noch attraktiver. Die aus umweltpolitischen Gründen notwendige Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene würde verzögert.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 20. Februar 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 20 février 1985

Die Ausmasse und Gewichte der Motorfahrzeuge und ihrer Anhänger sind in Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr, SVG (SR 741.01), geregelt. Die Festsetzung der zulässigen Höchstbreite ist folglich nicht Sache des Bundesrates, sondern des Parlaments.

Am 20. Juni 1980 hat der Nationalrat das Postulat Müller-Balsthal angenommen, worin der Bundesrat ersucht wird, dem Parlament eine Teilrevision des SVG zu unterbreiten, mit der die Höchstbreite für Last- und Gesellschaftswagen auf 2,50 m angesetzt werde. Die Erfüllung dieses Auftrages wurde kürzlich an die Hand genommen: Im Auftrag des Bundesrates hat das EJPD in der zweiten Hälfte 1984 bei Kantonen und interessierten Verbänden eine Vernehmlassung zu einer Teilrevision des SVG und dabei u.a. auch zu dieser Frage durchgeführt. Es ist nicht angebracht, das Revisionsverfahren nach durchgeführter Vernehmlassung abzubrechen. Der Bundesrat wird daher die Eidgenössischen Räte zu gegebener Zeit über das Ergebnis dieser Vernehmlassung orientieren und Antrag stellen.

Bei dieser Sachlage und auch aus Kompetenzgründen kann der Bundesrat das Postulat nicht entgegennehmen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat empfiehlt, das Postulat abzulehnen.

Maeder-Appenzell: Die Antwort des Bundesrates auf mein Postulat ist einleuchtend. Die Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes ist im Gang.

Ich möchte aber die Gelegenheit benützen, einen allfälligen Antrag des Bundesrates auf 2.50 m Breite jetzt schon zu bekämpfen. Die generelle Zulassung von 2.50 m breiten Fahrzeugen würde ein letztes Hindernis wegräumen und vor allem im voralpinen und alpinen Gebiet einen grossen Druck auf das Strassennetz ausüben und damit einen neuen Strassenverbreiterungsboom auslösen. Vor allem Fussgänger und Velofahrer sind von immer breiteren Wagen bedroht.

Bundesrätin Kopp: Es hat wenig Sinn, dieses Postulat jetzt entgegenzunehmen; denn Sie werden anlässlich der Behandlung des revidierten Strassenverkehrsgesetzes Gelegenheit haben, zu dem Anliegen von Herrn Maeder Stellung zu nehmen. Ich darf Sie einfach darauf hinweisen, dass es Ihr Rat war, der dem Bundesrat ein Postulat überwiesen hat, die Zulassungsbreite für Lastwagen neu zu prüfen. Aber ich meine, dass es keinen Sinn hat, diese Frage nun hier auszusprechen.

Ich beantrage Ihnen deshalb Ablehnung des Postulates.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung des Postulates	32 Stimmen
Dagegen	42 Stimmen

85.415

Motion Günter

Waldsterben. Sanierung der Altwagen

Dépérissement des forêts.

Voitures déjà en circulation

Wortlaut der Motion vom 22. März 1985

Der Bundesrat wird ersucht, ein Massnahmenpaket vorzuschlagen, wie die zur Zeit im Verkehr befindlichen Wagen möglichst rasch bezüglich der Emissionswerte saniert werden können.

Dieses Paket soll u. a. enthalten:

1. Stufenweise verschärfte Vorschriften über die Abgaswerte für alle bereits im Verkehr stehenden Motorfahrzeuge,
2. Vorschläge für gezielte Ausserkraftsetzung von überalterten Wagen («Ausmerzaktion»).

Texte de la motion du 22 mars 1985

Le Conseil fédéral est chargé de proposer une série de mesures visant à réduire le plus rapidement possible les valeurs-limites applicables aux gaz d'échappement pour les voitures qui se trouvent actuellement en circulation.

Parmi ces mesures, on prévoira notamment:

1. Des prescriptions progressivement plus sévères concernant les gaz d'échappement pour toutes les voitures qui sont déjà en circulation;
2. Des propositions en vue de retirer systématiquement de la circulation les véhicules d'un modèle trop ancien («Campagnes d'élimination»).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Dünki, Grendelmeier, Jaeger, Maeder-Appenzell, Oester, Weber Monika, Weder-Basel, Zwygart (8)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Einführung des Katalysators bei Neuwagen schreitet zügig voran. Steueranreize tragen zum rasch wachsenden Interesse bei. Die Termine für ein Obligatorium werden in Bälde festgelegt.

Dieses Obligatorium bringt aber nur teilweise die Wirkung auf das Waldsterben, die von ihm erwartet wird, wenn nicht gleichzeitig Sanierungsmassnahmen für den bereits in Betrieb stehenden Wagenpark vorgesehen werden. Zwei Massnahmen scheinen besonders dringend:

a. Härtere Vorschriften auch für diese Wagenkategorie. Dabei wäre möglicherweise ein Vorgehen mit schrittweiser Senkung der Grenzwerte vernünftiger als ein bereits definitiv angesetzter tiefer Grenzwert, der erst nach einer langen Uebergangsfrist wirksam wird. Die kommende Vorschrift für die jährliche Abgasprüfung erleichtert die Einführung der vorgeschlagenen Massnahme, da der Automobilist nicht noch zusätzlich zu neuen Kontrollen hiefür aufgeboten werden muss.

b. Als flankierende Massnahme sollte eine Prämie für ausser Verkehr gesetzte Wagen vorgesehen werden. Unserer Ansicht nach kann der Betrag aus den Erträgen des Treibstoffzolls entrichtet werden, da er ja direkt dem Automobilverkehr dient.

Die Kombination beider Massnahmen wird bewirken, dass der Automobilist angeregt wird, dass er a. entweder den betriebenen Wagen saniert (es sind laufend bessere Nachrüstungspakete nun lieferbar)

Postulat Maeder-Appenzell Last- und Gesellschaftswagen. Höchstbreite

Postulat Maeder-Appenzell Camions et autocars. Largeur maximale

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.908
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	644-645
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 366

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.