

85.336

Motion Revaclier**Motorfahrzeuge.****Geschwindigkeitsbeschränkung****Véhicules à moteur.****Limitation des vitesses***Wortlaut der Motion vom 7. Februar 1985*

Der Bundesrat wird eingeladen, Artikel 4 VRV und Artikel 108 SSV (*Geschwindigkeitsbeschränkung für Motorfahrzeuge auf 80/120 km/h*), die bis 31. Dezember 1987 gelten, nicht zu ändern, bevor die Abstimmung über die Volksinitiative «Pro Tempo 130/100» stattgefunden hat.

Texte de la motion du 7 février 1985

Le Conseil fédéral est invité à ne pas modifier l'article 4a de l'OCR et l'article 108 OSR (limitation de la vitesse des véhicules à moteur 80/120 km/h) valables jusqu'au 31 décembre 1987 avant le vote sur l'initiative populaire 100/130.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Aregger, Aubry, Berger, Bonnard, Candaux, Cevey, Christinat, Cotti Gianfranco, Couchepin, Coutau, Darbellay, Dubois, Eggly-Genève, Eisenring, Eng, Etique, Flubacher, Frey-Neuchâtel, Gautier, Giudici, Grassi, Houmard, Hunziker, Jeanneret, Kohler Raoul, Maître-Genève, Massy, Mühlemann, Ogi, Perey, Pidoux, Pini, Reich, Rime, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schwarz, Stucky, Thévoz, Tschuppert, Wyss (43)

M. Revaclier: Je vous rappelle que ma motion demande au Conseil fédéral de ne pas modifier la limitation de vitesse des véhicules à moteur, fixée à 80 et 120 kilomètres à l'heure et valable jusqu'au 31 décembre 1987, avant le vote sur l'initiative populaire «Pro vitesse 130/100». Je considère aussi que la décision du Conseil fédéral du 16 septembre 1985, confirmant son attitude antérieure en la matière, constitue une réponse positive à ma motion. Cette réponse déçoit le débat qui tend à devenir une guerre de religions, comme le démontre l'appui apporté tout à l'heure par M. Günter à l'initiative Herczog. La «Sainte alliance» des Verts et des Rouges contre la voiture!

Dans l'autre appréciation du problème, il convient de faire preuve de réalisme en tenant compte, comme le relève honnêtement le Conseil fédéral dans sa réponse au postulat Zwingli, des expériences faites à l'étranger. A cet égard, les décisions prises par le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, basées sur une expérimentation sérieuse, de longue durée et de grande envergure, qui a coûté la bagatelle de 14 millions de DM, sont très claires. Nous pouvons affirmer que les résultats de cette expérience nous apportent les preuves irréfutables que, premièrement, la technique moderne, c'est-à-dire la voiture propre, permet de diminuer de manière drastique la charge polluante de l'atmosphère; deuxièmement, que l'abaissement à 100 km/h de la vitesse sur autoroutes ne diminuerait que de moins de un pour cent la teneur en oxyde d'azote de l'air; troisièmement, que la limitation de la vitesse des véhicules à moteurs est en définitive préjudiciable à l'environnement, puisque le passage à la voiture propre serait découragé par cette mesure; quatrièmement, que la sécurité et la fluidité du trafic, comme l'a relevé Mme Kopp, conseillère fédérale, seraient amoindries, du fait de la moindre utilisation des autoroutes par les automobilistes, due à l'effet cumulatif et dissuasif de la vignette et de la diminution de la vitesse; cinquièmement, que la consommation de carburant serait augmentée du fait de l'allongement de la durée des trajets. Sur le fond le Conseil fédéral partage cet avis, puisqu'il estime, dans sa décision du 16 septembre 1985: «qu'une 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». La bataille pour les limitations de vitesse est donc idéologique. Les propositions qui vont dans ce sens ne reposent sur aucune base écologique sérieuse, scientifiquement étayée. Cette philosophie, vous la retrouvez dans l'exposé des motifs de postulat de M. Zwingli, qui part d'une idée. Or, une idée n'est pas un fait, et affirmer, sans preuves suffisantes, que la teneur en oxyde d'azote diminuerait de 37 pour cent en limitant la vitesse des véhicules à moteurs est une idée absurde, je dirai même farfelue, dès l'instant où l'on se penche sur le résultat rigoureusement vérifié de l'expérience de la République fédérale d'Allemagne.

Enfin, je vous rappellerai deux éléments de politique intérieure à prendre en considération lors de votre décision.

Lors de la procédure de consultation sur l'abaissement des vitesses routières, tous les cantons romands se sont prononcés contre l'abaissement des vitesses à 80 et 120 km/h. Cette opposition demeure. Le 15 janvier 1985, et c'est là le deuxième élément que nous devons prendre en considération: 256 207 citoyens ont demandé par voie d'initiative populaire de rétablir les vitesses à 100 et 130 km/h.

Le Parlement ne peut pas ignorer à la fois des preuves scientifiques irréfutables, la volonté d'une bonne moitié des cantons et en plus un nombre impressionnant de citoyens qui entendent se prononcer sur ce sujet. La politique du Conseil fédéral va aussi dans le sens d'une harmonisation européenne de la lutte contre la pollution de l'air. Il ne ménage pas ses efforts à cet effet. A nous alors de respecter le fédéralisme, la volonté populaire et de nous distancer des attitudes idéologiques.

C'est pourquoi je vous propose d'accepter ma motion sans changement.

M. de Chastonay: Je voudrais tout d'abord préciser ici qu'une bonne partie des interventions déposées ce matin et demandant la fixation définitive de la vitesse sur nos routes suisses à 80 voire 100 km/h datent déjà de 1981, de 1984 ou même du début de 1985. Dans ce contexte, il convient d'emblée de relever que la discussion sur ces limitations de vitesse n'a plus la même portée et la même importance qu'à l'époque, depuis que l'on sait qu'une telle mesure n'est plus indispensable pour abaisser les niveaux de la pollution atmosphérique.

Il faut relever, en effet, que le catalyseur appliqué aux gaz d'échappement qu'il épure est maintenant accepté dans de larges couches de la population et des automobilistes. Cette mesure, on le sait maintenant, réduit de quelque 90 pour cent les émissions toxiques des véhicules automobiles. Elle coûte aussi entre 400 et 500 millions de francs par année à l'utilisateur et se trouve être entièrement à la charge des acheteurs de voitures neuves.

Dans une toute récente étude mandatée en 1986 par le Touring Club Suisse à l'EMPA et à un bureau d'ingénieurs privé, il est apparu clairement que le problème de la pollution de l'air par les véhicules à moteur est en voie d'être maîtrisé puisque par les actuelles immatriculations de véhicules, munis de catalyseurs, les émissions toxiques des voitures diminuent de l'ordre de 9 à 10 pour cent par an dès 1986. Une fois entrée en force l'obligation d'achat de véhicules neufs, obligatoirement équipés de catalyseurs, ce taux à n'en point douter se verra encore renforcé.

J'ai tenu à vous exposer mes constatations en la matière qui plaident éminemment, Madame la Conseillère fédérale, en faveur d'une retenue certaine dans la fixation définitive des vitesses et dans celle de son échéance.

Il ne me paraît pas justifié actuellement de donner suite aux interventions tendant à limiter définitivement les vitesses sous le prétexte, devenu inexact, d'intervenir en faveur de la protection de l'environnement. Et à ceux qui seraient tentés de justifier une intervention immédiate en matière de limitation de vitesse pour lutter contre les accidents routiers, je voudrais citer les chiffres tout récents des statistiques de l'Office fédéral de la statistique de mai 1986, selon lesquels la diminution du nombre des tués sur nos routes résulte des

effets conjugués de divers facteurs ayant agi en continu: correction de tronçons routiers dangereux, construction d'autoroutes, meilleure éducation des usagers par une information routière plus étendue, apport d'amélioration technique active et passive aux véhicules, multiplication des zones piétonnières, etc.

Toujours selon ce fascicule distribué hier dans cette salle, comme par hasard, la diminution constatée des accidents à l'intérieur et à l'extérieur des localités depuis septembre 1984 ou depuis le 1er janvier 1985, époque où l'on a introduit les limitations à 50, 80 et 120 km/h, ne peut décemment n'être attribuée qu'à ces seules limitations, d'autant que le pourcentage de cette diminution, que l'on pourrait attribuer à la seule limitation de vitesse, s'avèrent somme toute extrêmement faibles. Cela m'incite à vous proposer d'accepter la motion de M. Revaclier que j'ai moi-même signée.

Ce temps de réflexion supplémentaire doit permettre, ainsi que je l'avais déjà exprimé dans mon interpellation du 10 décembre 1984 à cette tribune, de compléter les expériences en cours ou d'effectuer, d'entente avec les cantons et les organisations automobiles concernées, les analyses utiles pour l'adoption de normes de vitesse maximales sur nos routes modulées en fonction de l'état de construction du réseau de routes nationales et en fonction aussi des études étendues faites notamment par l'Automobile club du Valais en automne 1984.

Et puis, ce sera ma conclusion, il serait indécent d'accélérer maintenant le processus d'adoption de mesures législatives définitives dont l'essai n'a pas été fort concluant, alors même que l'initiative Pro vitesse 130/100 a recueilli près de 257 000 signatures. Je vous invite donc à voter la motion de M. Revaclier.

M. Rebeaud: Je n'avais pas l'intention d'intervenir dans ce débat dont les données, les dossiers et les chiffres sont connus depuis plus d'une année, puisqu'ils ont été publiés et répétés à satiété. Pourtant, je suis obligé de le faire, car tout à l'heure M. Revaclier nous a présenté de nouveaux chiffres que j'ignorais. Les derniers publiés par le Touring Club Suisse à propos de l'efficacité des catalyseurs sur la qualité de l'air en Suisse donnent des résultats infiniment plus optimistes que ceux déterminés par les prévisions de l'Office fédéral de la protection de l'environnement. Mme Kopp a-t-elle eu connaissance de cette expertise? Si oui, qu'en pense-t-elle?

Il me semble que cette expertise a été commandée et exécutée en fonction de la réponse souhaitée. Il s'agissait de démontrer que le catalyseur était une mesure suffisante pour aboutir aux environs de l'an 2000 à une pureté de l'air permettant aux forêts de respirer. L'écart entre les résultats de cette étude et ceux qui ont été estimés par l'Office fédéral de la protection de l'environnement est si important que je souhaite savoir qui des deux services est sérieux et qui ne l'est pas.

M. Revaclier a parlé de la «Sainte alliance des Rouges et des Verts pour l'automobile». Je souhaite qu'il me dise tout à l'heure s'il classe son coreligionnaire Zwingli parmi les rouges ou parmi les verts.

Enfin, l'argument de la durée du trajet ne devrait plus jamais être utilisé, car on assez bien démontré qu'il est absurde. Le seul bon sens suffirait à le dire. Tout à l'heure, M. Revaclier nous a répété – cela est ahurissant – que si l'on roule plus lentement, on roule plus longtemps et, par conséquent, on consomme plus. J'aimerais que sur ce point également Mme Kopp, qui n'est ni rouge ni verte j'imagine, mette les points sur les «i».

Bundesrätin Kopp: Ich sehe mich veranlasst, Ihnen den Inhalt der Motion von Herrn Revaclier nochmals in Erinnerung zu rufen, einer Motion, die unsere sympathischen Freunde aus der Suisse romande so eloquent auf den Plan gerufen hat. Der Inhalt der Motion sagt nur aus, der Bundesrat solle seinen Versuch 80/120, wie er das bereits beschlossen hat, bis zum Jahre 1987 durchführen, bevor die Initiative

130/100 zur Abstimmung kommt. Das ist der Inhalt der Motion. Man könnte diese Motion auch abschreiben, weil der Bundesrat ja bereits beschlossen hat, aber weil sie ohnehin in den delegierten Rechtsetzungsbereich geht, kann man sie auch in ein Postulat umwandeln. Nur darüber haben Sie zu entscheiden.

Der Bundesrat will die Initiative 130/100 möglichst rasch zur Abstimmung bringen; denn die notwendigen Unterlagen sind vorhanden. Wir denken daran, die entsprechende Botschaft im Sommer 1987 dem Parlament zuzuleiten, so dass nach Ablauf dieser Versuchsperiode die Haltung der Landesregierung bekannt ist.

Zur Frage, die Herr Rebeaud aufgeworfen hat, die aber nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Motion steht, kann ich sagen, dass sie das gleiche Thema betrifft, das Frau Mauch schon aufgegriffen hat. Ich werde Gelegenheit haben, zu diesen beiden Studien aufgrund eines entsprechenden Vorstosses Stellung zu nehmen.

Le président: Mme Kopp propose, au nom du Conseil fédéral, d'accepter la motion sous forme de postulat. Le motionnaire est invité à déclarer s'il est d'accord avec cette proposition. M. Revaclier est d'accord. Y a-t-il opposition? Tel n'est pas le cas, l'affaire est donc liquidée.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

85.476

Interpellation Etique Geschwindigkeitsbeschränkungen Réductions de la vitesse

Wortlaut der Interpellation vom 17. Juni 1985

Nach dem Bundesrat sollen die am 1. Januar 1985 in Kraft getretenen Geschwindigkeitsbeschränkungen zu einem geringeren Benzinverbrauch führen und dadurch die Luftverschmutzung bekämpfen helfen.

Nun hat aber ein Versuch, den der ACS Wallis im letzten Jahr durchgeführt hat, gezeigt, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen eher gegenteilige Auswirkungen haben. Der Test wurde mit sechs Personenwagen durchgeführt, die für den schweizerischen Wagenpark repräsentativ sind. Es galt, die Strecke Sion–Glis–Sion (98,8 km) zuerst unter Einhaltung der 1984 geltenden und darauf unter Einhaltung der 1985 eingeführten Höchstgeschwindigkeiten zurückzulegen. Dabei hat sich herausgestellt, dass bei der langsameren Fahrt nicht nur die Fahrzeit erheblich zunahm, sondern auch der Benzinverbrauch aller Fahrzeuge anstieg (durchschnittlich um 7,8 Prozent). Andererseits hat der Versuch in bezug auf die Sicherheit gezeigt, dass die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker, die über längere Zeit mit geringer Geschwindigkeit fahren müssen, deutlich nachlässt. Wir bitten deshalb den Bundesrat um Auskunft auf die folgenden Fragen:

1. Was meint er zu diesem Versuch des ACS Wallis?
2. Wäre es nicht angezeigt, einen solchen Versuch unter der Mitwirkung der Bundesverwaltung durchzuführen?
3. Ist er bereit, seine Politik zu überprüfen, falls die dabei gewonnenen Erkenntnisse die bereits vorliegenden Ergebnisse bestätigen?

Texte de l'interpellation du 17 juin 1985

Les réductions des vitesses autorisées entrées en vigueur le 1er janvier 1985 doivent, dans l'esprit du Conseil fédéral, contribuer à la lutte contre la pollution atmosphérique grâce à une diminution de la consommation d'essence qui devrait en résulter.

Motion Revaclier Motorfahrzeuge. Geschwindigkeitsbeschränkung

Motion Revaclier Véhicules à moteur. Limitation des vitesses

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	85.336
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	642-643
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 364

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.