

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.

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.

Interpellation Etique Geschwindigkeitsbeschränkungen

Interpellation Etique Réductions de la vitesse

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	85.476
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	643-644
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 365

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.