

la compétence d'appliquer les diverses dispositions arrêtées en la matière. C'est ainsi, notamment, que les contrôles des limitations de vitesse et du port de la ceinture de sécurité, auxquels l'auteur de l'interpellation fait allusion, incombent aux polices de la circulation de chaque canton et les contrôles périodiques de l'état des véhicules, aux Services cantonaux des automobiles.

En raison de cette répartition légale des compétences, les possibilités sont très limitées, pour la Confédération, d'exercer une influence auprès des cantons, en matière d'application et de contrôle des prescriptions sur la circulation. L'expérience a cependant démontré que, par l'envoi d'instructions et de circulaires, elle pouvait avoir un certain ascendant. Ainsi, par exemple, les instructions du DFJP concernant les contrôles de vitesse dans la circulation routière, du 28 juin 1984, ont permis d'obtenir une harmonisation, sur le plan technique, dans le domaine des contrôles de vitesse. Par circulaire du 10 novembre 1982, ce même département a en outre invité les cantons à veiller davantage au respect des limitations de vitesse et au port de la ceinture de sécurité.

Enfin, par une collaboration active dans diverses organisations intercantionales spécialisées, l'administration fédérale s'efforce d'exercer son influence pour faire appliquer les prescriptions de manière uniforme, par exemple en participant aux travaux de la Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de Suisse et de la Principauté de Liechtenstein ou de l'Association des services des automobiles de Suisse.

**Präsident:** Die Interpellantin ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und verlangt Diskussion.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag auf Diskussion	53 Stimmen
Dagegen	7 Stimmen

85.591

## Interpellation de Chastonay

### Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung. Ausnahmen

#### Limitation générale de vitesse. Dérogations

*Wortlaut der Interpellation vom 10. Dezember 1984*

Der Bundesrat wird ersucht zu prüfen, ob es nicht dringend nötig wäre, auf der alten T37 zwischen St-Gingolph und St-Maurice und auf der T9 zwischen Riddes und Brig ausserorts die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, wie sie für Autobahnen vorgesehen ist, so lange beizubehalten, bis die N9 in der Rhoneebene und die Nationalstrasse Bouveret–Noville–Villeneuve vollendet sind.

*Texte de l'interpellation du 10 décembre 1984*

Le Conseil fédéral est prié d'examiner l'urgence opportunité de maintenir, en dehors des localités, sur l'ancienne T37 de St-Gingolph à St-Maurice et sur la T9 de Riddes à Brigue, la vitesse maximum de 120 km/h, telle qu'admise sur le réseau des autoroutes et ce, jusqu'à l'achèvement de la N9 de la plaine du Rhône et de la route nationale Bouveret–Noville–Villeneuve.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Candaux, Cevey, Cotti Gianfranco, Couchepin, Darbellay, Dirren, Dubois, Dupont, Jeanneret, Maître-Genève, Massy, Perey, Pidoux, Revaclier, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schmidhalter (17)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Le réseau routier de plaine du canton du Valais est actuellement composé, pour l'essentiel, d'une route cantonale.

En effet, l'autoroute N9 ne dessert, à ce jour, qu'une infime partie du territoire valaisan et il est actuellement à craindre que cet état de choses dure encore longtemps.

La route cantonale de plaine n'évite pratiquement aucune agglomération où la vitesse est, actuellement déjà, limitée à 50 km/h.

Hors des localités, la vitesse sera prochainement limitée à 80 km/h selon la récente ordonnance du Conseil fédéral. Ces limitations, dans le cumul de leurs effets, entraveront considérablement la rapidité et surtout la fluidité du trafic automobile.

En effet, de par sa vocation touristique, le canton du Valais connaît sur son réseau routier de plaine de considérables et soudaines augmentations de trafic saisonnier pour l'accès notamment à ses stations de montagne et pour ses liaisons avec l'étranger.

D'autre part, il convient de tenir compte que sur une bonne partie de son tracé dans la plaine du Rhône, le trafic doit emprunter une T9 et T37 à une piste qui doivent accueillir de plus une grande diversité de véhicules (automobiles légères, poids lourds, semi-remorques, etc.).

La conjonction de tous ces éléments risque fort de rendre insupportable à la vitesse généralisée de 80 km/h les conditions de circulation sur la T9 et T37 d'autant que dans toutes les agglomérations, la vitesse est déjà réduite à 50 km/h pour des raisons de sécurité.

Divers essais et tests effectués sur la T9 de Sion à Glis-Brigue et retour, soit sur plus de 103 kilomètres, par les soins de l'ACS section Valais, à l'aide de véhicules de cylindrées différentes démontrent à l'évidence que les limitations déjà en vigueur et celles prochainement envisagées augmentent considérablement la durée moyenne des parcours de plus de 25 pour cent, ce qui est difficilement admissible, d'autant qu'à cette augmentation de la durée de mise en marche des moteurs et du temps de parcours correspond, selon la puissance du véhicule utilisé, une augmentation moyenne de la consommation de carburant – donc de la pollution atmosphérique – de près de 8 pour cent.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates  
vom 20. Februar 1985*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 20 février 1985*

Par principe, ni les qualités d'aménagement ou l'importance économique d'une route ni des motifs de police ou de technique de la circulation ne sauraient justifier des dérogations, lorsqu'une limitation générale de vitesse à 80 km/h hors des localités a été ordonnée pour des raisons écologiques. En outre, pour les routes du réseau normal à l'extérieur des localités, cette limitation de vitesse à 80 km/h est en harmonie avec la possibilité, prévue par le Conseil fédéral, de maintenir une limitation générale de vitesse à 100 km/h sur les semi-autoroutes, signalisées comme telles (4.03), qui sont des voies de communication aménagées spécialement pour permettre des vitesses élevées et sont ouvertes uniquement aux véhicules automobiles. Enfin, si la vitesse maximale autorisée était maintenue à 120 km/h sur les tronçons St-Gingolph–St-Maurice et Riddes–Brigue, il faudrait, par la force des choses et pour des raisons d'égalité de traitement, autoriser une vitesse supérieure à 80 km/h également sur d'autres tronçons comparables hors des localités (p.ex. sur la route Lausanne–Payerne).

C'est pour toutes ces raisons que le Conseil fédéral n'a prévu aucune possibilité de dérogation, pour les cas de ce genre, dans l'ordonnance du 1<sup>er</sup> octobre 1984 sur la limitation 80/120.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und verlangt Diskussion.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag auf Diskussion	Mehrheit
Dagegen	Minderheit

## **Interpellation de Chastonay Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung. Ausnahmen**

## **Interpellation de Chastonay Limitation générale de vitesse. Dérogations**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.591
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	755-755
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 291

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.