

Embargo: 31. Oktober 1989, 1030 h
Es gilt das gesprochene Wort

WIE SCHNELL SOLL IN DER SCHWEIZ GEFAHREN WERDEN DÜRFEN?

REFERAT VON HERRN BUNDESRAT FLAVIO COTTI
 VOR DEM FDP-PRESSEVERBAND
 31. OKTOBER 1989, HOTEL SCHWEIZERHOF, BERN

* * *

Sehr geehrte Damen und Herren

Wenn man gewisse Elemente der öffentlichen Diskussion über die bevorstehende Volksabstimmung in Sachen Strassengeschwindigkeiten verfolgt, müsste man sich eigentlich eine Grundfrage stellen: Gibt es in diesem Lande überhaupt noch ein Problem der Luftverschmutzung? Oder, anders ausgedrückt: Waren die Aengste und die entsprechenden dramatischen Töne, die man vor wenigen Jahre spürte und hörte, in der Sache unbegründet? Diese Frage würde sich einer stellen, welcher die beschwichtigenden Akzente vernimmt, welche in der Kampagne ab und zu erhoben werden. Lassen Sie mich diese erste Frage mit einigen Hinweisen beantworten, welche sehr konkrete Feststellungen betreffen, die in diesen letzten Tagen und Monaten gemacht worden sind.

1. Ist Luftverschmutzung noch ein Problem?

1.1 Konkrete Feststellungen

- Erstens: Ich entnehme der in der letzten Zeit grössten demoskopischen Erhebung zum Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in der Schweiz^{*)}, dass einerseits der Umweltschutz das aktuellste

- Umfragen

^{*)} Schweiz. Gesellschaft für politische und wirtschaftliche Forschung/infosuisse. Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in der Schweiz, Zürich 1989

aller Probleme ist, und dass andererseits die Luftverschmutzung als brisantestes Umweltproblem erkannt wird.

- Zweitens: ich lese beinahe täglich in Schweizer Zeitungen von Luftproblemen. Um nur den Monat Oktober zu erwähnen:

- Kostproben von täglich zu lesenden Warnungen

03. Oktober: Auch im August zu hohe Ozonwerte im Kanton St. Gallen

16. Oktober: Schwerverkehr bringt Uri schlechte Luft

20. Oktober: Luzerner Stadtrat schlägt Pilotprojekt mit Tempo 30 vor

25. Oktober: Obwaldner Bevölkerung atmet ihre eigene Abluft; die Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte werden deutlich überschritten.

Diese Beispiele, Sie wissen es, sind nicht abschliessend...

- Drittens: Die Stadt Genf stand im letzten Winter vor dem schwerwiegenden, einschneidenden Entscheid, den internen Verkehr mindestens teilweise blockieren zu müssen: Nur ein sehr zweckmässiger und heilsamerweise aufkommener Wind hat dann der zweitgrössten Agglomeration diesen Entscheid erspart.

- Genf stand vor dem Verkehrsstop

- **Viertens**: Ganz abgesehen von der extremen Genfer-Situation, denken wir an die sich wiederholenden Hinweise auf Smogalarne, welche unsere Bevölkerung direkt betreffen und sie schwer beunruhigen.
 - wiederholte Smogalarne

- **Fünftens**: Und schliesslich, wenn man schon immer von Fakten ausgeht, dann dürfen wir natürlich die eigenen, persönlichen Wahrnehmungen nicht vergessen: Zum Beispiel das, was wir gleichsam mit dem 5. Sinn, mit dem Geruch, wahrnehmen; oder den schwarzgefärbten Schnee in unseren Bergen; oder geschwärzte Häuser und sogar geschädigte Kunstdenkmäler. Das Problem der Luftverschmutzung ist, leider, weiterhin ein zentrales Thema für dieses Land, und als solches wird es auch von unserer Bevölkerung empfunden. Wohlverstanden, meine Damen und Herren, die Haltung einiger Missionare (vielleicht sind sie immer noch irgendwo in diesem Lande zu finden, nur sind sie schweigsamer geworden), die vor wenigen Jahren den Untergang von Wald und Menschheit wegen der Luftverschmutzung gepredigt haben, lässt sich je länger je weniger begründen. Eine Versachlichung der Problematik findet zum Glück statt. Und Fortschritte sind eindeutig auch feststellbar: Beim NOx ist die Belastung seit 1984 schon um etwa 12 Prozent zurückgegangen. Dies alles darf uns aber nicht täuschen. Das Problem besteht weiter, es ist
 - rein persönliche Wahrnehmungen

eines der Prioritäten unserer Umweltpolitik. Dass dem so ist, ergibt sich aber nicht nur aus den persönlichen Wahrnehmungen von uns allen. Der Bundesrat hat, wie Sie wissen, klare Ziele für die Verbesserung der Luft formuliert. Was die NOx-Emissionen anbetrifft (um diese geht es ja hauptsächlich, wenn man vom Verkehr spricht), muss von den im Jahre 1984 noch emitierten 215'000 Tonnen zurückgegangen werden auf gut 67'000 Tonnen. Sollte dieses Ziel erreicht werden, dann könnten wir sagen, wir haben einen anständigen Zustand unserer Luft wieder erreicht. Wir wissen aber, dass wir 1995 noch um rund 40'000 Tonnen von diesem Ziel entfernt sind. Selbstverständlich ist immer wieder betont worden und der Bundesrat hat es als erster gesagt: Diese Ziele dürfen nicht als eine mathematische Grösse genommen werden. Als Grössenordnung sind sie aber unbestreitbar und das Parlament hat sie vor 2 Jahren selber bestätigt. Die verbleibenden 40'000 Tonnen sind aber ein so hoher Rest, dass man sagen muss: Weitere Anstrengungen sind vonnöten! Von diesem Hintergrund sind auch die Expertenstreite, die zeitweise die Medien beschäftigt haben, ein absolut nebensächlicher Schauplatz. Ich verschweige nicht, dass ich mich um diese Expertenstreite über 5'000 oder 7'000 Tonnen mehr oder weniger sehr wenig kümmere: Sie dürfen angesichts der Grösse der globalen Zahlen einen politischen Willen nicht erschüttern.

1.2 Die Zahlen
unserer Luft-
reinhalteloliti

Somit, meine Damen und Herren, scheint die Feststellung klar: Das Problem der Luftreinhaltung bleibt bestehen: sowohl unsere persönlichen Wahrnehmungen wie die wissenschaftlichen Erkenntnisse dürfen keinen Zweifel darüber entstehen lassen. Ueber die Art und Weise, wie man in der Frage der Luftreinhaltung weiterkommt, hat der Bundesrat die Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG befragt: Wahrhaftig, möchte ich sagen, eine seriöse und unverdächtige Firma! Darf ich Ihnen einen Auszug aus den Ergebnissen des EWI-Berichtes mitgeben? Die tieferen Tempolimiten in der Zeit von 1985 bis 1987 haben einen deutlich geringeren Schadstoffaustausch zur Folge gehabt: In Zahlen: Insgesamt 3 Prozent weniger Stickoxide. Würden wir Schweizerinnen und Schweizer etwas disziplinierter die geltenden Tempnormen einhalten, wären wir, meine Damen und Herren, bei 7 Prozent! (Und lassen Sie mich dabei in Klammern noch einen Hinweis machen: Es wäre wirklich wünschenswert, wenn in den Kantonen etwas vermehrt kontrolliert werden könnte. Das soll so nebenbei ein herzlicher Appell an unsere kantonalen Behörden darstellen). Aber ich wiederhole: Auch bei der heutigen relativ schlechten Einhaltung, leistet nach Elektrowatt-Bericht Tempo 80/120 einen wichtigen Beitrag an die Luftqualität.

1.3 Das Tempo: Eine nicht zu unterschätzende Ursache der Luftverschmutzung

Und lassen Sie mich noch ein weiteres Element hinzufügen: Sollten wir tatsächlich die Geschwindigkeiten erhöhen, dann würden wir die Lage unserer Luft eben in bedenklicher Art und Weise noch verschlechtern, denn die Zahlen des EWI-Berichtes gingen natürlich von der Voraussetzung aus, dass die geltenden Geschwindigkeiten beibehalten würden! Die Initiative würde also eine Erhöhung der erwähnten bedenklichen Distanz zu den angestrebten Zielen mit sich bringen.

Jetzt komme ich mit einer sehr einfachen und bescheidenen Frage. Wenn dem allem so ist, wenn diese Fakten - es handelt sich eben um Fakten und nicht um Mutmassungen - stimmen, was hätte dann eine pflichtbewusste und minimal konsequente Regierung in der Schweiz oder sonstwo auf der Welt machen können? Wie hätte sie sich von einer allgemeinen Zielsetzung, die seit Jahren praktisch unbestritten dastand, entfernen können, ohne sich selber und der eigenen Politik zu widersprechen? Wenn man von einer Regierung verlangt, sie möge wenn möglich eine

1.4 Ein folgerichtiger Bundesrat konnte nicht anders entscheiden

konsequente und folgerichtige Politik führen, so besteht kein Zweifel: Der Bundesrat konnte nicht anders handeln, wenn er sich selber nicht widersprechen wollte.

Meine Damen und Herren, letzte Entscheide in diesem Lande stehen ja bekanntlich nicht der Regierung und auch nicht dem Parlament zu. In unserem System hat letzten Endes das Schweizer Volk die Entscheidung, und das ist gut so. Sollte also das Schweizer Volk die Meinung haben, man könne von der erwähnten folgerichtigen Politik abweichen, so wird es das frei und ungezwungen sagen können. Bundesrat und Parlament werden das in tiefer Anerkennung unserer demokratischen Strukturen aufnehmen und auch für die künftige Politik würdigen können. Aber gestatten Sie mir doch eine Bemerkung: Ich glaube auf alle Fälle, dass es noch viele Schweizerinnen und Schweizer gibt, welche sich einen glaubwürdigen und folgerichtigen Bundesrat wünschen.... Ich erspare Ihnen, meine Damen und Herren, die Erwähnung anderer Gründe, die für die Abweisung der Volksinitiative sprechen. Nur einige seien stichwortartig vermerkt.

1.5 Es ist sehr wichtig, dass dem Volk das letzte Wort zukommt.

- Denken Sie an die Kantone, die alle mit den Fragen der Luftverschmutzung konfrontiert sind und besonders in den Agglomerationen immer deutlich tiefere Tempolimiten verlangen (letzte Beispiele: Luzern, St. Gallen, Zürich, Schaffhausen). Wie könnten sie bei Annahme der Initiative ihre Politik weiterführen?

2. Kantone

- Denken Sie an die 60 Millionen Liter Benzin pro Jahr, die bei Verwerfung der Initiative gespart werden könnten. Das sind etwa 50'000 zusätzliche Autos, die mit einem durchschnittlichen Jahresverbrauch je ein Jahr fahren könnten. Ist diese Benzineinsparung angesichts der sich abzeichnenden weltweiten besorgniserregenden Entwicklung des Klimas aufgrund des sogenannten Treibhauseffektes nichts?

3. Energiesparen -
Treibhauseffekt

- Denken Sie an den Lärm, meine Damen und Herren, welcher sehr viele Schweizer, die an Strassennetzen wohnen müssen, sehr schmerzlich berührt.

4. Lärm

- Und denken Sie ganz besonders an die Frage der Verkehrssicherheit. Ich will Ihnen weitere Ausführungen über dieses Thema als Umweltminister ersparen. Ich wollte hauptsächlich mich auf die

5. Aber ganz besonders: Man denke an das menschliche Leben

Fragen der Luftbelastung konzentrieren. Aber ich kann doch nicht abschliessen ohne das zu wiederholen, was die Schweizerische Aerztegesellschaft der Schweizer Bevölkerung empfiehlt. Sie möge eine Initiative verwerfen, die aufgrund der vergangenen Erfahrungen mehr Verkehrstote bringen würde, die auf den Autobahnen die Unfälle etwa um 3 bis 4 Prozent und auf den Ausserortsstrassen um etw 10 Prozent erhöhen würde. Muss es nicht zu denken geben, dass die Zahl der Toten und Schwerverletzten in der Schweiz in den vier Jahren mit Tempo 80/120 um 382 bzw. 2418 zurückgegangen ist! Auch wenn man noch den allgemeinen Trend zu mehr Sicherheit auf unseren Strassen (infolge technischer Verbesserungen) mitberücksichtigt, sprechen diese Zahlen für sich und müssen nicht einmal durch die Erfahrungen, die man im Ausland, besonders in den U.S.A., gemacht hat, erhärtet werden. Wenn das menschliche Leben auch auf den Strassen noch eine Bedeutung hat, dann sind die Schlüsse, die man ziehen muss, so eindeutig, dass ich auf dieses Thema gar nicht mehr insistieren möchte.

Meine Damen und Herren, ich bin Jurist: Möchte Sie aber mit der formellen Frage nicht belästigen, ob die Geschwindigkeitsbeschränkungen in eine Verfassung hineingehören oder nicht. Selbstverständlich nicht. Aber Sie werden verstehen, dass

ich den materiellen Begründungen im Zusammenhang mit der Umwelt und der menschlichen Gesundheit einen so hohen Stellenwert gebe, dass ich auf weitere eher formelle Argumente nicht eingehen möchte. Denn im Grunde genommen geht es am 26. November um folgendes: Sind wir bereit, ein kleines, ein sehr kleines Opfer als Autofahrer zu bringen (es sind 4.5 Minuten zusätzliche Reisezeit zwischen Bern und Zürich gerechnet worden), auf dem Altar einer etwas besseren Luft und einer kleineren Zahl von Toten und Verletzten? Man kann die Problematik so drehen wie man will, letzten Endes geht es wirklich darum. Es ist, wie ich sagte, so oder so ein Glück, dass in diesem Land nicht irgendwer ganz oben über diese Frage entscheiden muss, sondern dass alle Bürgerinnen und Bürger aufgerufen sind, den Entscheid zu treffen und zu tragen.

Embargo: 31 octobre 1989, 10h.30

Seul l'exposé oral fait foi

A quelles vitesses doit-on raisonnablement être
autorisé à conduire en Suisse?

Exposé du conseiller fédéral Flavio Cotti, présenté
devant l'Association de la presse radicale-
démocratique suisse
le 31 octobre 1989 à Berne, Hôtel Schweizerhof

* * *

Mesdames, Messieurs,

**1. La pollution de l'air constitue-t-elle encore un
problème?**

A écouter attentivement certains arguments du débat
public sur la prochaine votation populaire
concernant la vitesse sur nos routes, on serait
tenté de se poser une question de principe: la
pollution de l'air constitue-t-elle encore un
problème dans ce pays? Ou, en d'autres termes, les
craintes ressenties et exprimées il y a quelques
années à peine - avec les accents dramatiques de
circonstance - étaient-elles infondées? C'est en

effet la question que se poserait tout observateur relevant le ton apaisant que d'aucuns affichent dans cette campagne. Permettez-moi de répondre à cette première question en signalant certaines constatations très concrètes de ces derniers derniers jours et mois:

1.1 Constatations personnelles

Enquêtes

- **Premièrement:** Je relève dans le plus important sondage d'opinion publique mené récemment en Suisse, sur la prise de conscience face à l'environnement et au comportement en la matière*), que la protection de l'environnement est le problème le plus actuel de tous, d'une part, et que, d'autre part, la pollution de l'air est le plus grave de tous les problèmes de l'environnement.

- Echantillons des avertissements que l'on peut lire chaque jour

- **Deuxièmement:** dans les journaux suisses, pour ne parler que du mois d'octobre, je vois qu'il est presque quotidiennement question de pollution de l'air:

*) Schweiz. Gesellschaft für politische und wirtschaftliche Forschung/Infosuisse. Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in der Schweiz, Zurich 1989

03 octobre: en août également, concentrations d'ozone trop élevées dans le canton de St-Gall;

16 octobre: le trafic des poids lourds pollue l'air dans le canton d'Uri

20 octobre: le Conseil municipal de la ville de Lucerne propose un projet pilote portant sur une limitation de la vitesse à 30 km/h.

25 octobre: la population d'Obwald respire l'air de ses propres gaz d'échappement; les moyennes annuelles admises de dioxyde d'azote sont largement dépassées.

Ces exemples, vous ne l'ignorez pas, sont loin d'être exhaustifs...

- Genève menacée de gel du trafic
- **Troisièmement:** l'hiver dernier, la ville de Genève était confrontée à la grave décision, combien lourde de conséquences, d'avoir à geler au moins partiellement le trafic dans ses murs: c'est à une bise salvatrice arrivée à point nommé que cette mesure fut épargnée à la deuxième ville de Suisse.

- alertes répétées au smog

- **Quatrièmement:** indépendamment du cas extrême de Genève, songeons aux fréquentes indications concernant des alertes au smog qui touchent directement la population et la préoccupent sérieusement.

- Constatations personnelles

- **Cinquièmement:** enfin, puisque toutes les argumentations se fondent sur des faits, n'oublions pas les perceptions personnelles de tout un chacun: par exemple les sensations que nous percevons avec le cinquième sens, l'odorat; ou encore la neige sale dans nos montagnes; ou les maisons noircies, voire même les oeuvres d'art endommagées. Fort malheureusement, le problème de la pollution de l'air est toujours au centre des préoccupations de ce pays, et c'est ainsi que le conçoit notre population. Entendons-nous, Mesdames et Messieurs: les thèses défendues, il y a quelques années à peine, par quelques missionnaires (peut-être il s'en trouve toujours quelques-uns, quelque part dans ce pays, mais ils sont devenus plus silencieux), selon lesquelles la pollution de l'air allait entraîner le déclin de la forêt et de l'humanité, se justifient de moins en moins. Par bonheur, les esprits se sont calmés et les problèmes s'envisagent avec davantage de sérénité. D'ailleurs, des progrès sont manifestes: en ce qui concerne NOx, la pollution a baissé de quelque 12

pour cent depuis 1984. Mais tout cela ne doit pas nous leurrer: le problème subsiste, et il constitue un point prioritaire de notre politique de l'environnement. Toutefois, qu'il en soit ainsi ne résulte pas seulement de la perception personnelle de chacun.

1.2 Chiffres relatifs à notre politique de la protection de l'air

Comme vous le savez, le Conseil fédéral a formulé des objectifs précis en vue de l'amélioration de la qualité de l'air. En ce qui concerne les émissions de NO_x (car c'est bien d'elles qu'il s'agit en premier lieu, lorsqu'il est question de trafic), les 215 000 tonnes émises en 1984 doivent être ramenées à un peu plus de 67 000 tonnes. Si cet objectif est atteint, nous pourrions affirmer que la qualité de l'air a retrouvé un niveau acceptable. Or nous savons qu'en 1995, quelque 40 000 tonnes nous sépareront encore de cet objectif. Bien entendu, on l'a maintes fois répété et le Conseil fédéral a été le premier à le souligner: ces objectifs ne doivent pas être considérés comme des valeurs mathématiques. Mais qu'ils servent d'ordres de grandeur, voilà qui est incontestable, et le Parlement lui-même les a d'ailleurs confirmés il y a deux ans. Les 40 000 tonnes qui restent sont cependant un solde si important que de nouveaux

efforts doivent être entrepris impérativement! Dans cette perspective, les querelles de spécialistes dont les médias se sont par moments fait l'écho constituent un forum parfaitement subsidiaire. J'avoue que pour ma part, je m'occupe fort peu de ces querelles entre experts autour de 5 000 ou de 7 000 tonnes: vu l'importance des chiffres globaux, elles ne doivent pas ébranler une volonté politique. Ainsi donc, Mesdames et Messieurs, la constatation est claire: **le problème de la protection de l'air demeure; ni notre perception individuelle, ni les connaissances scientifiques ne doivent donner lieu au moindre doute sur ce sujet.**

1.3 La vitesse: cause non négligeable de la pollution de l'air

Quant à la manière de progresser en matière de protection de l'air, le Conseil fédéral a consulté l'entreprise d'ingénierie Elektrowatt SA (EWI). Sans aucun doute, voilà une entreprise sérieuse, de toute confiance! Puis-je vous remettre un extrait des résultats publiés dans son rapport?

L'abaissement des limites de vitesse entre 1985 et 1987 a eu pour conséquence une nette réduction des émissions polluantes, soit, globalement, de 3 pour cent d'oxydes d'azote. Or, Mesdames et Messieurs, si nous, Suissesses et Suisses, appliquions avec un peu plus de discipline les limitations de vitesse

en vigueur, nous en serions à 7 pour cent! (Ici, permettez-moi d'ouvrir une parenthèse pour préciser encore ceci: il serait vraiment souhaitable que les cantons exercent des contrôles un peu plus rigoureux. Je leur adresse par cette voie un appel chaleureux dans ce sens.) Mais je répète: même appliquée relativement mal comme elle l'est aujourd'hui, la limitation à 80/120 apporte une contribution majeure à la qualité de l'air.

Laissez-moi ajouter un autre élément encore: si nous allions néanmoins autoriser une augmentation des vitesses, nous aggraverions davantage encore, et de manière inquiétante, l'état de notre air, car les chiffres du rapport EWI se fondent bien entendu sur l'hypothèse que les vitesses en vigueur soient maintenues! L'adoption de l'initiative éloignerait donc encore les objectifs visés.

1.4 Un Conseil fédéral fidèle à ses conceptions ne pouvait pas décider autrement

J'en viens à poser une question aussi simple que modeste: si tout ce que je viens de dire est correct - car il s'agit bel et bien de faits et non pas de suppositions - que pouvait faire d'autre un gouvernement conscient de ses responsabilités et doué d'un minimum d'esprit de suite, en Suisse ou n'importe où dans le monde? Comment aurait-il pu

s'éloigner d'un objectif global fixé pratiquement sans contestation depuis des années, sans se contredire lui-même et sans démentir sa propre politique? S'il est du devoir d'un gouvernement d'appliquer autant que possible une politique logique et conséquente, il n'y a pas de doute possible: le Conseil fédéral ne pouvoit pas agir autrement s'il ne voulait pas se contredire lui-même.

1.5 Il importe beaucoup que le peuple ait le dernier mot

Mesdames et Messieurs, on sait que dans ce pays, les décisions ultimes incombent ni au gouvernement, ni au Parlement. Notre système veut que la décision ultime revienne au peuple, et cela est bien ainsi. A supposer que le peuple soit d'avis que l'on peut s'écarter de la politique conséquente susmentionnée, il pourra le dire en toute liberté. Le gouvernement et le Parlement l'admettront, dans le profond respect de nos structures démocratiques, et en tiendront compte dans l'aménagement de la politique future. Mais permettez-moi de faire une remarque encore: je crois sincèrement que beaucoup de Suissesses et de Suisses souhaitent encore un Conseil fédéral doué d'esprit de suite... Je vous épargnerai une analyse détaillée des autres raisons

qui militent en faveur d'un rejet de l'initiative populaire, et me bornerai à en esquisser quelques-unes:

2. Les cantons

- Songez aux cantons, qui sont tous confrontés aux questions de la pollution de l'air et qui demandent des vitesses de plus en plus basses à l'intérieur des agglomérations (les derniers en date sont: Lucerne, St-Gall, Zurich, Schaffhouse). Ces cantons comment pourraient-ils poursuivre leur politique en cas d'acceptation de l'initiative?

3. Economie d'énergie - effet de serre

- Songez aux 60 millions de litres d'essence qui pourraient être économisés chaque année en cas de rejet de l'initiative. Cela représente quelque 50 000 voitures dont chacune pourrait rouler pendant un an avec une consommation annuelle moyenne. Cette économie d'essence n'est-elle rien, au regard de l'évolution inquiétante du climat qui se dessine dans l'ensemble du globe, en raison de l'effet dit de serre?

4. Bruit

- Songez au bruit, Mesdames et Messieurs, qui éprouve les nerfs de nombre de Suisses contraints de vivre en bordure du réseau routier.

5. Surtout: que l'on songe à la vie humaine
- Et songez surtout à la question de la sécurité routière. En ma qualité de ministre de l'environnement, je ne m'étendrai pas davantage sur ce thème. J'ai voulu aborder surtout les questions de la pollution de l'environnement. Mais je ne saurais conclure sans répéter la recommandation que l'Association des médecins suisses adresse à la population suisse: qu'elle rejette une initiative qui, selon les expériences passées, entraînerait un accroissement des décès de la route, qui augmenterait de 3 à 4 pour cent les accidents sur les autoroutes et d'environ 10 pour cent ceux sur les routes en dehors des agglomérations? Le fait que le nombre des morts et des blessés graves a baissé de 382 et de 2418 en Suisse pendant les quatre ans de l'expérience 80/120 ne donne-t-il pas à réfléchir? Même en incluant la tendance générale vers une plus grande sécurité sur nos routes (consécutives à des perfectionnements techniques), ces chiffres sont éloquentes et n'ont pas besoin d'être confirmés par les expériences faites à l'étranger, aux Etats-Unis surtout. Si la vie humaine conserve encore une valeur sur les routes également, les conclusions qui s'imposent sont à ce point évidentes que je ne voudrais pas insister davantage sur ce sujet.

Mesdames, Messieurs, je suis juriste; mais je ne veux pas vous laisser avec la question sur l'opportunité qu'il y a à inclure des limitations de vitesse dans une constitution. Bien entendu, elles n'ont rien à y faire. Mais vous comprendrez que j'accorde une importance si grande à l'argumentation quant au fond, relative à l'environnement et à la santé de l'homme, que je ne souhaite pas entrer dans les questions touchant plutôt à la forme. En effet, le 26 novembre, il s'agira en particulier de ceci: Sommes-nous prêts à consentir un petit, un très petit sacrifice en tant qu'automobilistes (le temps supplémentaire calculé pour le trajet Berne-Zurich est de 4,5 minutes) sur l'autel d'un air légèrement plus propre et d'un nombre inférieur de morts et de blessés? Le problème peut être tourné dans tous les sens: en fin de compte, il s'agit bien de cela. Comme je l'ai dit, il est heureux que dans ce pays, la question ne doive pas être tranchée par un quelconque personnage au sommet, mais que toutes les citoyennes et tous les citoyens soient appelés à prendre la décision et à en assurer l'application.