

ARGUMENTAIRE
EN FAVEUR DE L'INITIATIVE "PRO VITESSE 100/130"

I Pourquoi l'acceptation de l'initiative "Pro vitesse 100/130" est-elle nécessaire ?

Jusqu'au 31 décembre 1984, la vitesse maximale générale des voitures automobiles légères et des motocycles était limitée à 100 km/h sur les routes à l'extérieur des localités et à 130 km/h sur les autoroutes. Au 1er janvier 1985, le Conseil fédéral a réduit ces vitesses à 80 et 120 km/h en vue de lutter contre le "déperissement de la forêt". Il s'agissait d'une mesure immédiate provisoire limitée à 3 ans. On espérait ainsi obtenir un abaissement des émissions polluantes en provenance du trafic routier. Au 1er novembre 1987, le Conseil fédéral a prolongé cette mesure jusqu'au 31 décembre 1989. Aujourd'hui, en dépit de ses promesses, le Conseil fédéral a décidé de rendre définitives les vitesses de 80 et 120 km/h.

Seule l'acceptation par le peuple et les cantons de l'initiative populaire "Pro vitesse 100/130" permettra le retour aux anciennes limitations.

a/ Le Conseil fédéral ne tient pas ses promesses

A l'époque, le Conseil fédéral avait expressément introduit la vitesse 120/80 à "titre de solution intermédiaire nécessaire jusqu'à ce que les prescriptions plus sévères sur les gaz d'échappement aient porté leurs fruits". Dans les documents envoyés en consultation en 1984, qui prévoyaient même la vitesse 100 sur les autoroutes, on peut lire textuellement ceci :

Si après l'écoulement de ce délai, il devait s'avérer que la vitesse 80/100 n'a pas apporté l'amélioration de la qualité de l'air qu'on en attend ou qu'elle peut être supprimée parce qu'entretemps des mesures à long terme ont commencé à porter leurs fruits (notamment grâce à l'introduction de la technique de catalyse), il n'y aurait plus besoin de modifications formelles de la législation; la présente modification serait alors automatiquement caduque et la réglementation actuellement en vigueur (vitesse 100/130) sera réintroduite."

Depuis le 1er octobre 1987, des prescriptions très sévères sur les gaz d'échappement sont en vigueur pour l'ensemble des véhicules à moteur. Les véhicules équipés de moteur à essence ne peuvent s'y conformer que grâce à la technique de la catalyse. A la fin de cette année, près d'un tiers de toutes les voitures de tourisme en circulation seront déjà équipées d'un catalyseur et, dans moins de 2 ans, ce sera le cas pour plus de la moitié d'entre elles. Dans le domaine des voitures de tourisme, principalement concerné par la vitesse 120/80, on atteindra ainsi l'objectif fixé aux mesures de la protection de l'air, à savoir le "retour à la situation 1960".

En décidant de maintenir les vitesses 120/80, le Conseil fédéral s'est mis en contradiction ouverte avec les promesses qu'il a faites en 1984.

Le peuple ne peut manifestement plus se fier aux affirmations du Conseil fédéral. Il aura une fois de plus la confirmation que "ceux de Berne" font de toute façon ce qu'ils veulent. En revenant à l'ancien régime des vitesses partout où la sécurité routière le permet, le Conseil fédéral aurait fait preuve d'une sage attitude. Il aurait mis un terme à l'hypocrisie actuelle qui amène de nombreux usagers de la route à ignorer certaines règles de la circulation qu'ils jugent peu justifiées et arbitraires au vu des émissions polluantes actuelles.

b/ La seule voie vers une limitation raisonnable des vitesses

Accepter l'initiative "Pro vitesse 100/130" est la seule possibilité de revenir à l'ancienne limitation. Il peut paraître exagéré d'inscrire dans la Constitution fédérale des limitations de vitesse. Mais le peuple suisse n'a pas d'autre solution s'il veut obtenir enfin une limitation raisonnable de celle-ci.

L'initiative "Pro vitesse 100/130" ne s'oppose pas à des limitations inférieures sur les autoroutes et les routes à l'extérieur des localités. Elle souhaite inscrire dans la Constitution fédérale des limitations générales qui soient acceptables à l'exception de dérogations spéciales édictées par la police. Cela permettrait de mettre enfin un terme aux éternelles confrontations relatives aux vitesses maximales sur les routes suisses.

c/ Les limitations de vitesse ont aussi leur place dans la Constitution

La Constitution fédérale ne sert pas seulement à fixer les objectifs de l'Etat et les droits fondamentaux; elle est également censée protéger le peuple de l'arbitraire de l'administration. Une constitution n'est pas seulement une affaire de spécialistes du droit public écrite pour des spécialistes. Elle n'a pas non plus à obéir à des conditions purement formelles. Dans le cas contraire, il y aurait lieu d'y biffer plus d'une demi-douzaine de dispositions.

C'est précisément parce que le peuple a voulu exclure une interprétation arbitraire des dispositions constitutionnelles qu'on a introduit dans celle-ci, par exemple les taux de l'impôt sur le chiffre d'affaires (article 41 ter), les principes d'utilisation du produit net des droits d'entrée de base sur les carburants (art. 36 ter), la mise maximale dans les casinos de jeu (art. 35), les quantités autorisées dans le commerce de boissons spiritueuses non distillées (art. 32 quater) ou les montants de la vignette autoroutière et de la taxe poids lourds (art. 17 et 18 dispos. transit.).

Par ses décisions, par son argumentation, le Conseil fédéral a déclenché dans le public de nombreuses discussions. La limitation des vitesses est devenue un sujet politique qui anime les passions. La Constitution fédérale concrétise la volonté du peuple et des cantons. Il est donc normal qu'elle reflète aussi leur avis sur les limitations de vitesse. L'inscription de ces dernières dans la Constitution fédérale mettra pour longtemps un point final à cette affaire. Il n'y a plus moyen d'agir autrement.

S'il faut encore un argument, rappelons que trois cantons romands avaient demandé naguère au Conseil fédéral d'autoriser, sur certains tronçons de route bien aménagés, une vitesse supérieure aux 80 km/h. Il s'agissait de Vaud et Fribourg pour la route de la Broye et du Valais pour certaines parties de la route cantonale.

Faisant fi de toute considération fédéraliste, le Conseil fédéral avait abruptement refusé d'accorder ces petites dérogations.

II Arguments en faveur de l'initiative "Pro vitesse 100/130"

L'initiative vise à fixer une limite générale de la vitesse de 100 km/h sur les routes à l'extérieur des localités et de 130 km/h sur les autoroutes. Cette limitation générale est raisonnable.

Celle de 120/80 ne l'est pas :

- elle est inutile du point de vue de la protection de l'environnement
- elle est exagérée du point de vue de la sécurité
- elle est inappropriée du point de vue de l'état de droit.

a/ La limitation 120/80 est inutile du point de vue de la protection de l'environnement

La limitation de la vitesse à 120/80 a été introduite à titre de mesure d'urgence à une époque de grande peur et sous l'impression d'une menace existentielle consécutive au dépérissement de la forêt. On en espérait un abaissement immédiat de quelque 7 % des émissions polluantes en provenance du trafic motorisé jusqu'au moment où les mesures techniques envisagées commenceraient à porter leurs fruits.

Le rapport sur les dégâts aux forêts de 1988 a montré que les forêts suisses n'étaient pas aussi menacées qu'on l'avait cru. De plus, il est aujourd'hui considéré comme établi que le phénomène appelé "dépérissement de la forêt" ne saurait être imputé exclusivement à la pollution atmosphérique. La principale justification de l'abaissement de la vitesse sur les routes est ainsi dépassée par les événements.

Une expertise de la Confédération montre que la vitesse 80/120 n'a qu'un faible impact sur les émissions polluantes. Celles-ci ont diminué de moins de 1 % en raison de cette limitation depuis le renforcement des prescriptions sur les gaz d'échappement pour les voitures de tourisme et les motocycles décidé en 1984. Pour les véhicules équipés d'un catalyseur, 20 km de plus ou de moins n'ont pratiquement aucune influence sur les émissions polluantes. Avec la mise en circulation d'un nombre toujours plus grand de véhicules équipés de catalyseur l'abaissement actuel de la vitesse contribue de moins en moins à réduire les polluants atmosphériques.

D'autres mesures, telles les prescriptions sur les gaz d'échappement pour les véhicules à moteur (catalyseur), apportent une réduction des émissions polluantes bien plus grande que les limitations de la vitesse. Le catalyseur permet de réduire les émissions polluantes des voitures de tourisme de 90 %. Etant donné le nombre croissant des véhicules équipés de catalyseur, le retour à la vitesse 130/100 est donc parfaitement conciliable avec les besoins de la protection de l'environnement.

Revenir à la limitation de 100/130 serait au contraire un geste de reconnaissance à l'égard de l'effort fourni par les automobilistes pour s'équiper de voitures à catalyseur, ce qui leur coûte entre 400 et 500 millions de francs par année.

Depuis 1978, la consommation de carburant des nouvelles voitures de tourisme a pu être abaissée de près de 20 %. Cela correspond à une réduction de la consommation dix fois supérieure à celle qui a été enregistrée après l'abaissement de la vitesse à 120/80. Les moteurs automobiles modernes font constamment l'objet de nouvelles améliorations techniques qui permettent de diminuer encore la consommation de carburant. De plus, par son mode de conduite, l'automobiliste est en mesure d'influencer lui-même la consommation de carburant de son véhicule et cela jusqu'à concurrence d'un tiers de cette dernière.

La réduction de la vitesse maximale n'est pas un moyen efficace pour combattre le bruit. D'après les différentes mesures d'essai effectuées, le niveau du bruit ne diminue que de 1 à 2 décibels (dB) environ lorsque la vitesse est ramenée de 130 à 100 km/h et de 3 dB seulement quand elle est abaissée de 130 à 80 km/h. Une modification du niveau de bruit jusqu'à 2 dB n'est pas perceptible par l'oreille humaine et une diminution entre 2 et 5 dB ne l'est qu'à peine. C'est pourquoi aux yeux du Conseil fédéral, il faut avoir recours à d'autres moyens que la limitation des vitesses : par exemple, mesures au niveau de la construction, améliorations techniques, etc. (réponse à une interpellation Loretan du 5.10.83).

b/ La vitesse 120/80 est exagérée du point de vue de la sécurité

La vitesse 120/80 n'a pas été introduite pour des raisons de sécurité routière mais à titre de mesure immédiate, limitée dans le temps, pour combattre le dépérissement de la forêt. Invoquer tout soudain la sécurité sur les routes pour maintenir cette limitation est une argumentation cousue de fil blanc.

Le nombre d'accidents est en baisse depuis bien avant l'introduction de la limitation à 120/80. Il régresse sensiblement depuis 1972 déjà. Par exemple, le nombre des décès dus à la route par rapport aux kilomètres parcourus a diminué de 71 %, celui des personnes gravement blessées à la suite d'un accident de la route de 65 % et celui des personnes légèrement blessées de 47 %.

Des vitesses plus basses permettent incontestablement de diminuer la gravité des accidents. C'est lorsque la vitesse est égale à 0 que ce risque est le plus faible. Loin de se contenter des 120/80 km/h, les partisans de limitations plus basses, comme ceux qui souhaitent voir s'effondrer le trafic routier, continueront donc à revendiquer de nouvelles réductions.

Selon un rapport de l'EPF/bpa, les automobilistes ont de la peine à accepter la limite à 120/80. Le taux de dépassement de vitesse sur les autoroutes est de près de 30 % et sur les routes à l'extérieur des localités de près de 50 %. Ces résultats montrent que sur les routes, à l'extérieur des localités du moins, la moitié des automobilistes n'ont pas pu se résigner à adopter les nouvelles limitations de vitesse et conduisent à une vitesse supérieure à 80 km/h. Des limitations trop draconiennes, peu respectées parce que mal comprises, n'améliorent donc guère la sécurité.

Des limites de vitesse (120/80) fixées à un niveau trop bas incitent au contraire à l'agressivité, ce qui augmente les risques d'accident (serrer de trop près le véhicule qui précède, manoeuvres de dépassement audacieuses, etc.).

Surtout, les vitesses doivent être adaptées au degré d'aménagement des routes. Ce dernier varie fortement d'une route à l'autre.

Le maintien rigide de la limitation maximale à 80 km/h est donc en contradiction avec les efforts entrepris pour assurer une sécurité optimale. La vitesse "80 plus" eut été une solution. Elle a d'ailleurs également été prônée par les spécialistes de la prévention routière du "bpa". L'initiative "Pro vitesse 100/130" présente elle aussi cette flexibilité : elle prévoit la solution "100 minus", c'est-à-dire que des vitesses maximales inférieures peuvent être fixées sur les tronçons où cela est souhaitable dans l'optique de la sécurité routière.

Sur les autoroutes, le risque d'accident est plusieurs fois inférieur à celui qui existe sur les routes à l'extérieur des localités et même à l'intérieur de celles-ci. Le degré de développement d'une route est très certainement plus déterminant pour le nombre des accidents que les limitations générales de la vitesse. C'est pourquoi il est dans l'intérêt de la sécurité routière de dévier sur les autoroutes la plus grande part possible de la circulation. Un régime de vitesse approprié contribue à rendre les autoroutes plus attrayantes.

Le problème de la fréquence des accidents ne saurait être résolu uniquement par des limitations générales de la vitesse. Pour combattre les accidents, il faut d'autres mesures telles que l'assainissement des tronçons de route dangereux, la construction de routes de contournement et d'autoroutes, la constante amélioration technique des véhicules, la séparation des courants de trafic et une amélioration de la formation et du perfectionnement des conducteurs.

c/ La vitesse 120/80 est inappropriée du point de vue de l'état de droit

De nombreux automobilistes jugent les limitations de la vitesse à 120 et à 80 km/h trop sévères et disproportionnées, d'autant plus que les performances des automobiles et leur sécurité sont aujourd'hui bien plus grandes que par le passé. Nombreux sont ceux qui ne voient pas la raison d'être des limitations de vitesse actuellement en vigueur. Comme l'a dit si bien le Conseiller fédéral Ritschard : "Le citoyen a le sens des règlements lorsque ces derniers ont un sens".

Les expériences faites montrent que, sur certaines routes, la vitesse de 80 km/h n'est pratiquement plus applicable avec un déploiement normal de moyens policiers. Les limitations de vitesse ne servent à rien lorsqu'elles ne sont pas respectées et qu'elles ne peuvent pas faire l'objet d'un contrôle suffisant. Les contrôles supplémentaires de la vitesse sont limités par les possibilités des organes des polices cantonales. De plus, le recours à la police a ses limites; nous ne souhaitons certes pas vivre dans un état policier.

Depuis l'introduction de la vitesse 120/80, le nombre des automobilistes qui ont été inscrits au casier judiciaire suite à un dépassement de vitesse a fortement augmenté. Ils y figurent à côté de délinquants qui ont commis des crimes créant un danger collectif. Il faut se rappeler que ces personnes sont criminalisées pour avoir dépassé des prescriptions qui sont inutiles du point de vue de la protection de l'environnement et qui sont exagérées du point de vue de la sécurité routière.

III Texte intégral de la modification constitutionnelle proposée

L'initiative est libellée de la façon suivante :

La Constitution fédérale est complétée comme il suit :

Art. 37 bis, 3e al. (nouveau)

- a) La vitesse maximale autorisée des voitures automobiles légères et des motocycles est fixée en général à 100 km/h sur les routes hors des localités, à 130 km/h sur les autoroutes.
- b) Pour accroître la sécurité, des vitesses maximales inférieures peuvent être fixées sur les tronçons particulièrement dangereux. Des vitesses maximales supérieures peuvent être autorisées sur des tronçons bien aménagés.

IV Histoire de l'initiative "Pro vitesse 130/100"

Le 15 janvier 1985, un comité ad hoc dont le secrétariat était assuré par M. Bernhard Böhi déposait, dans les délais, une initiative populaire "Pro vitesse 130/100" appuyée par 256'207 signatures valables. Par décision du 6 mars 1985, la Chancellerie fédérale a constaté l'aboutissement légal de l'initiative (FF 1985 I 787).

Le 1er juillet 1987, le Conseil fédéral a soumis aux deux chambres législatives le message relatif à l'initiative "Pro vitesse 130/100" et a demandé de la soumettre à la votation du peuple et des cantons en recommandant son rejet (FF 1987 II 1417).

Le 7 octobre 1988, le Conseil national et le Conseil des Etats ont rejeté à une grande majorité l'initiative "Pro vitesse 130/100" (Conseil national : 121 voix contre 19; Conseil des Etats : 32 voix contre 3) (FF 1988 III 782).

Annexe à l'argumentaire

CITATIONS

Mme la Conseillère fédérale Kopp (18.02.1985 au Conseil national)

"Le Conseil fédéral a fixé les limitations de vitesse actuelles, valables depuis le 1er janvier 1985, en premier lieu pour des raisons de protection de l'environnement."

M. le Conseiller fédéral Cotti (16.03.1987 au Conseil national)

"On a parlé encore de situation d'urgence comparable à une apocalypse pour notre pays. Cela aussi me paraît exagéré."

Mme la Conseillère fédérale Kopp (04.10.1988 au Conseil national)

"C'est également comme mesure immédiate - et cette fois contre le dépérissement de la forêt - et comme, je cite, "mesure intermédiaire jusqu'au moment où seront efficaces les prescriptions renforcées sur les gaz d'échappement des véhicules", qu'on a introduit la vitesse 80/120 pour les années 1985 à 1987."

11 septembre 1989