

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 100 (1974)
Heft: 1: SIA spécial, no 1, 1974

Artikel: Propositions pour l'amélioration de l'environnement
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-72089>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Propositions pour l'amélioration de l'environnement

1. Introduction

Un groupe de travail de la Société suisse pour la protection du milieu vital (SSPMV) s'est penché sur les possibilités d'améliorer la qualité de l'environnement par des mesures dans le domaine des transports et de l'habitat. Aujourd'hui, cette équipe publie son premier rapport. Bien que le catalogue des mesures qu'il présente ne soit pas exhaustif et ne contienne pas de recommandations, il nous a semblé intéressant de le présenter à nos lecteurs, même sous cette forme brute, à titre d'information et pour susciter réflexions et discussions. La réalisation de ces propositions nécessite une modification profonde de la mentalité de chacun, la recherche de l'agrément personnel devant composer avec la nécessité d'une protection efficace de l'environnement.

L'analyse détaillée de chaque proposition et des dernières conséquences de sa réalisation permettra seule de faire un choix de celles à exécuter.

Ces préoccupations rejoignent celles exprimées dans le *Bulletin technique de la Suisse romande* du 20 janvier 1973 par M. J. Stván : « Les professions techniques face aux

problèmes nouveaux de l'environnement », en mettant les ingénieurs et les architectes face aux responsabilités qu'impliquent leurs activités.

La Rédaction.

2. Interprétation des propositions du rapport de la SSPMV dans une vision globale

La protection de l'environnement vise à maintenir ou à améliorer la qualité de la vie. Très sommairement, on peut distinguer dans cette notion trois éléments principaux :

a) *Le mode de vie*

Chacun doit pouvoir mener sa vie de façon personnelle, dans les limites données par la collectivité. L'épanouissement de la personnalité n'est cependant possible que si la marge de liberté est suffisamment large, si l'on dispose par exemple d'une liberté de choix considérable en matière de :

- lieu de domicile ;
- manière de se loger ;
- exercice de sa profession ;

Niveau d'intervention :

Premier niveau :

Niveau socio-politique

Deuxième niveau :

Éléments principaux

Troisième niveau :

Domaines particuliers

Quatrième niveau :

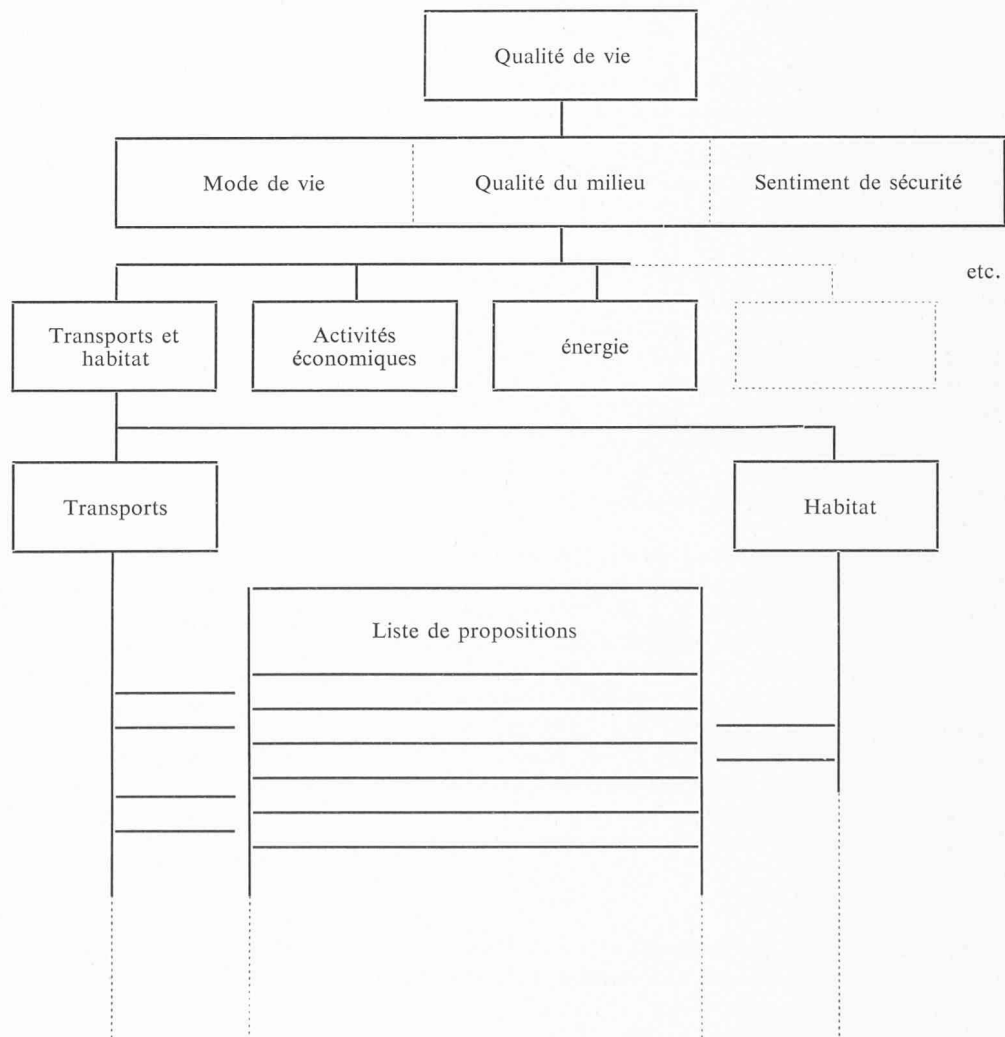
Liste des propositions

Cinquième niveau :

Mesures isolées ou concertées

Sixième niveau :

Réalisation des mesures



- façon d'occuper ses loisirs ;
- activités culturelles et sociales ;
- biens de consommation.

b) *La qualité de l'environnement*

L'exigence fondamentale est de sauvegarder les bases mêmes de la vie, car l'équilibre écologique est nécessaire à toute vie. Dans un sens plus restrictif, le terme de qualité de l'environnement signifie :

- la protection contre les effets désagréables ou nuisibles (bruit, pollution de l'air, etc.) ;
- l'aménagement satisfaisant du point de vue esthétique, et si possible plaisant, de notre milieu de vie ;
- la synchronisation des transformations dues à la civilisation avec la capacité d'adaptation de l'homme.

Pour chaque amélioration de la qualité de l'environnement comprise de cette façon, il faut veiller à ce qu'il ne s'agisse pas d'une amélioration dans l'intérêt d'une petite minorité, au détriment d'autrui ou de la collectivité.

Dans ce contexte, on peut poser également la question de la répartition des nuisances qui restent inévitables.

c) *Sentiment de sécurité*

L'homme veut se sentir à l'abri :

- matériellement (par exemple : nourriture, logement, ravitaillement assuré) ;
- physiquement (par exemple : protections suffisantes contre le crime, les accidents, la maladie) ;
- psychologiquement (par exemple : besoin de se sentir enraciné) ;
- biologiquement (maintien de l'intégrité génétique et des caractéristiques de l'espèce en général).

Entre ces trois éléments qui définissent la qualité de vie, l'on perçoit des interdépendances et des rapports très étroits. Ainsi, le mode de vie individualiste et exigeant (du point de vue matériel) d'une petite partie de l'humanité a mis en péril la qualité de l'environnement. Il serait probablement impossible de faire accéder tous les hommes à ce mode de vie. Issu sans doute d'un bon sentiment, un tel objectif ne pourrait être réalisé qu'au prix de l'anéantissement des fondements mêmes de la vie. Il sera dès lors nécessaire de percevoir les limites de ces bonnes intentions et de modérer les exigences les plus élevées à l'égard de notre mode de vie dans l'intérêt de la collectivité et de les orienter toujours plus vers des valeurs non matérielles.

Assurer à tous une qualité de vie optimale signifie donc obtenir un certain équilibre entre les trois facteurs qui définissent cette notion. Dans le passé, l'on insistait trop sur le mode de vie dans une optique avant tout matérialiste et la qualité de l'environnement était négligée. Un revirement se dessine de nos jours, mais il ne doit pas faire perdre de vue l'élément « mode de vie ». Quoi qu'il en soit, le groupe de travail est parti de l'hypothèse qu'il faut aujourd'hui accorder un poids particulier à la qualité de l'environnement si l'on veut rétablir le nécessaire équilibre entre les divers facteurs dont l'harmonie constitue la qualité de vie.

3. Importance pour la protection de l'environnement des propositions concernant l'habitat et les transports

La liste de suggestions présentées ne concerne que les domaines des transports et de l'habitat. Des inventaires

analogues devront être élaborés pour d'autres domaines, par exemple pour celui de l'énergie.

Des relations étroites existent entre le domaine des transports et celui de l'habitat. Pour cette raison a été étudiée et signalée l'action possible sur la structure urbaine de toutes les mesures ayant trait directement aux transports. D'autre part, parmi les suggestions se trouvent également des mesures qui ne se rapportent qu'à l'habitat.

La liste de propositions n'a pas la prétention d'être exhaustive, et elle ne vise pour l'instant qu'à faire le tour des interventions que l'on peut examiner sur le plan des idées. Elle tend aussi à insérer des suggestions apparaissant actuellement sur le plan politique dans un cadre plus large.

En outre, la liste pourra constituer une base pour l'élaboration d'interventions concertées qui s'imposera par la suite.

Enfin, il n'est pas impératif que chacune des propositions citées soit réalisée ; seule une analyse détaillée montrera dans quelle mesure les diverses suggestions devront être appliquées dans le cadre d'une politique d'ensemble.

4. Critères d'évaluation

L'évaluation des diverses propositions doit faciliter la détermination des priorités. S'appuyant sur ses connaissances techniques et sur son expérience en la matière, le groupe de travail s'est limité à trois critères et fixé trois notes correspondantes :

1. Réponse de l'opinion publique (critère politique)
1 = bonne 2 = moyenne 3 = mauvaise
2. Possibilités d'exécution, du point de vue administratif et législatif (critère du temps)
1 = bonnes 2 = moyennes 3 = mauvaises
3. Portée de la mesure envisagée (critère d'importance)
1 = importante 2 = moyenne 3 = faible

Si cette évaluation indique pour une suggestion les chiffres 1, 1, 1, cela lui attribue le degré *d'urgence maximale*, le résultat 3, 3, 3 indiquant une urgence restreinte.

5. Le classement des propositions

Les mesures proposées ont été classées afin de faciliter la compréhension du tableau ci-dessous et de définir sommairement chacune d'elles. Un premier classement (colonnes 1 à 3) indique sur quel plan la proposition en question réduit les atteintes à l'environnement.

- *Volume global de mouvements* : Quand on peut réduire le nombre global des mouvements, les atteintes au milieu vital tendent à diminuer (colonne 1).
- *Répartition du trafic entre transports publics et transports individuels* : Quand le nombre des mouvements des véhicules de transport public ménageant l'environnement augmente, les atteintes au milieu vital diminuent (colonne 2).
- *Nuisances directes* : Quand les nuisances directes que cause le trafic peuvent être réduites ou contrôlées, les atteintes au milieu vital diminuent également (colonne 3).

6. Liste des propositions

Action sur la totalité de mouvements	Action sur la répartition entre modes de transport	Action sur les nuisances directes	Action sur la répartition de l'habitat		Réceptivité par l'opinion	Possibilités d'exécution	Portée
Classement				Propositions	Evaluation		
×			×	1. Brassage des activités (par exemple habitat et lieux de travail).	2	2-3	1
×				2. Remplacement de déplacements par des moyens de télécommunication.	1-2	2-3	1
	×	×	×	3. Déclassements augmentant ou diminuant la densité de l'habitat.	1-2	1-2	2
×			×	4. Développement des zones de loisirs dans l'agglomération.	2	1	1
	×		×	5. Restriction de la dispersion des lieux de travail.	1-2	1	1-2
×			×	6. Coordination entre l'offre et la demande d'appartements.	1	1	2
×			×	7. Autorisation de logements en zone industrielle.	1	1	2
	×		×	8. Suppression des lieux de travail à proximité de parcs pour voitures desservis par les transports en commun (système du « park-and-ride »).	1	1	2
×				9. Développement des services de livraisons à domicile, coordination des services de taxis et de camions, introduction de bus-taxis.	1	1	1
×				10. Promotion d'un usage collectif de l'automobile privée	3	2	1
×	×	×	×	11. Report sur le trafic des « coûts sociaux » dont il est responsable.	2	3	1
	×	×	×	12. Report sur les frais de construction des logements et des lieux de travail du coût des infrastructures correspondantes.	2	1	2
×	×			13. Interdiction de la circulation motorisée certains jours (par exemple le dimanche).	3	2	1
×		×		14. Interdiction de la circulation motorisée en zone de délaissement ou de forêt.	1-2	1	1-2
	×	×	×	15. Restrictions dirigées du trafic motorisé (par exemple en zone de résidence).	1-2	1	1-2
		×	×	16. Restrictions à la circulation des camions.	1	1	2
	×	×	×	17. Extension des zones protégées au centre des villes.	1	1	2-3
	×	×	×	18. Limitation de la vitesse (par des mesures techniques)	2-3	1	2
	×	×	×	19. Introduction généralisée de limitations de vitesse.	1-2	1	2
	×		×	20. Fixation d'un plafond d'utilisation des véhicules privés.	3	2	1
	×		×	21. Abandon contrôlé de certaines constructions routières.	1	1	2
	×			22. Restriction de la publicité pour les automobiles.	1	2	2
×				23. Restriction de l'aviation légère, des traîneaux et bateaux à moteur.	1	1	2
×				24. Restriction de l'aviation « charter ».	3	1-2	2
×	×			25. Augmentation de l'âge requis pour obtenir le permis de conduire.	1	1	3
×	×	×		26. Répétition périodique de l'examen de conduite.	1	1	3
	×	×		27. Révision du calcul de l'imposition fiscale des véhicules à moteur.	2	2	1
	×	×		28. Imposition fiscale élevée de la seconde voiture.	1	2	2

Action sur la totalité de mouvements	Action sur la répartition entre modes de transport	Action sur les nuisances directes	Action sur la répartition de l'habitat		Réceptivité par l'opinion	Possibilités d'exécution	Portée
Classement				Propositions	Evaluation		
		×		29. Réduction du nombre des véhicules hors d'usage par l'introduction d'un rabais proportionnel à l'âge.	1	2	1-2
		×		30. Construction et organisation d'installations récupérant les carcasses de voitures.	1	1	2
	×		×	31. Usage libre des moyens financiers affectés aux transports.	2	2	1
	×			32. Introduction de la priorité pour piétons et véhicules des transports publics aux signaux lumineux.	1	1	2
	×			33. Introduction de la priorité pour les véhicules des transports publics quittant les stations.	2	2	2
		×		34. Révision des priorités pour les contrôles de police, de façon à les orienter davantage vers la protection de l'environnement.	1	1	1-2
×	×	×		35. Prescriptions renforcées en matière de gaz d'échappement.	1	1	1
		×	×	36. Révision des prescriptions en matière de bruit.	1	1	2
		×	×	37. Lutte contre le bruit des trams.	1	1	3
		×	×	38. Mesures dans la construction de logements (en particulier lutte contre le bruit).	1	2	1
		×	×	39. Réduction de la consommation d'énergie.	2-3	1	2
		×	×	40. Introduction du chauffage à distance.	1	1-2	1
		×	×	41. Diminution de l'éclairage des rues.	1	2	2-3
×	×	×	×	42. Développement de l'effort d'éducation et d'information en faveur de la protection de l'environnement.	1	-	1

Il faut relever qu'une proposition agit rarement sur un seul plan. Par exemple, des prescriptions concernant les gaz d'échappement s'attaquent de prime abord aux nuisances directes. Mais elles peuvent aussi agir sur d'autres plans : si elles augmentent le coût de l'usage de l'automobile, elles peuvent également modifier la répartition du trafic entre les transports individuels et les transports publics, ainsi que le volume global des mouvements.

En outre, nous avons étudié pour chaque proposition son influence sur la répartition de l'habitat, et nous les avons classées en conséquence (colonne 4).

D'autres critères de classement sont bien entendu possibles, par exemple selon l'impact de chaque mesure sur les causes ou sur les effets. D'ailleurs, le classement ci-dessous permet également d'évaluer les suggestions sous cet angle-ci : des mesures diminuant le volume global des mouvements et celles augmentant la part des transports publics luttent contre les causes, celles diminuant les nuisances directes ne s'en prennent qu'aux effets.

7. Brève présentation de chaque proposition

1. *Le brassage des activités* (par exemple de l'habitat et des lieux de travail)

Il vise à réduire le volume global des déplacements. En particulier, le brassage des lieux de travail et d'habitat peut aboutir à une certaine réduction des mouvements pendulaires. La réalisation de cette proposition est, il est vrai, jalonnée de difficultés à ne pas sous-estimer. La notion même de brassage des activités couvre aussi les possibilités de ravitaillement, les installations culturelles et de loisirs. D'ailleurs, le développement en ville de surfaces et d'installations destinées au délasserement permettrait de réduire le trafic de fin de semaine. Une des tâches les plus importantes de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme est de prendre des mesures propres à diminuer les mouvements et d'éviter d'en provoquer de nouveaux.

2. *Remplacement de mouvements par des moyens de télécommunication*

De nombreux déplacements peuvent être remplacés par les télécommunications (téléphone, télex, vidéophone, etc.).

Un développement des télécommunications pourrait réduire le trafic pendulaire, les déplacements pour raisons professionnelles ou pour des achats.

3. *Déclassements augmentant ou diminuant la densité de l'habitat*

L'augmentation de la densité permet de desservir rationnellement une agglomération par un moyen de transport public. Une densité élevée oblige aussi à limiter davantage la surface carrossable et à accorder une préférence aux transports en commun. Par contre, une réduction de densité s'impose dans des zones soumises au bruit de l'aviation ; il peut également être nécessaire de créer des espaces verts, voire simplement d'aérer une zone de densité excessive.

4. *Le développement de zones de loisirs dans l'agglomération*

Il permet de réduire le trafic de fin de semaine, dû essentiellement au besoin de retrouver la nature.

5. *Restriction de la dispersion des lieux de travail*

Une décentralisation dirigée, prévoyant des centres de gravité, est souhaitable pour un meilleur service de transports en commun (regroupement des axes de circulation et de la demande).

6. *Une coordination entre l'offre et la demande d'appartements*

Elle permet de rapprocher les lieux de domicile et de travail et de réduire les distances. On pourrait envisager, comme innovation particulière, le développement d'un échange d'appartements tenant mieux compte de la grande mobilité professionnelle actuelle.

7. *Autorisation de logements en zone industrielle*

Puisque de nos jours un grand nombre d'industries causent véritablement peu de nuisances (comparées par exemple avec celles du trafic provoquées par certaines grandes entreprises du secteur tertiaire), on devrait autoriser le logement en zone industrielle là où la disposition des lieux le permet. Il faut cependant que l'intégration sociale aux quartiers voisins et l'approvisionnement à l'intérieur de ces zones d'habitation soient garantis.

8. *Suppression du travail à proximité de parcs pour voitures desservis par les transports en commun (système « park-and-ride »)*

Ces installations doivent servir uniquement aux transbordements entre voitures privées et transports publics.

9. *Développement des services de livraison à domicile, coordination des services de taxis et de camions, introduction de bus-taxis*

Ces mesures permettraient d'augmenter le degré d'occupation des véhicules et de réduire le nombre des courses à vide. Dans ce domaine, on peut s'appuyer en partie sur des études faites à l'étranger.

10. *Promotion d'un usage collectif de l'automobile privée*

Cela améliorerait également le degré d'occupation des véhicules et réduirait le nombre des courses. Il existe des expériences étrangères sur lesquelles on peut se fonder.

11. *Report sur le trafic des « coûts sociaux » dont il est responsable*

Le trafic occasionne ce qu'on appelle des « coûts sociaux » : nuisances, accidents, action sur la répartition

de l'habitat et sur la structure sociale. Ces coûts sont restés jusqu'à présent « externes », n'étant ni chiffrables financièrement ni imputables, dans le système économique actuel, à ceux qui en sont responsables. En d'autres termes : le droit d'utiliser la voiture n'avait pas besoin d'être obtenu auprès de ceux que cet usage lèserait. Ces coûts sociaux peuvent être soit réduits, soit imputés à ceux qui en sont responsables. Dès lors, deux possibilités se présentent :

- réduction des coûts sociaux par la réduction du trafic et des mesures constructives ;
- versement par les responsables de compensations aux lésés.

Ces deux possibilités peuvent se compléter et devraient être appliquées conjointement.

12. *Report sur les frais de construction des logements et des lieux de travail du coût des infrastructures correspondantes*

Il s'agirait de l'inclusion des frais d'infrastructure dans le calcul du coût, donc d'une application particulière du point 11, qui ne concerne cependant pas seulement le trafic provoqué par une nouvelle zone d'habitation, mais s'applique à toute l'infrastructure, donc à toutes les charges découlant de cette construction.

13. *Interdiction de la circulation motorisée certains jours (par exemple le dimanche)*

Environ deux cinquièmes du volume global du trafic sont constitués dans notre pays par les déplacements de fin de semaine (selon la Fédération routière suisse). Une interdiction de la circulation motorisée certains dimanches réduirait certainement le volume global des déplacements. A ce sujet, des expériences ont déjà été faites. Lors de la crise de Suez, et en décembre dernier, les dimanches sans trafic motorisé ont été très positivement ressentis par un grand nombre de personnes. D'autre part, il est probable que les déplacements des week-ends ne répondent pas toujours à un besoin véritable. Conformisme social, manque d'imagination, attraction insuffisante exercée par les possibilités de loisirs proches jouent chacun leur rôle. Toutefois, une telle interdiction serait certainement ressentie comme une atteinte à la liberté.

Il conviendrait d'autre part de se demander si de telles mesures pourraient être édictées uniquement dans un périmètre restreint (voir point 14). Le jour de l'interdiction devrait aussi faire l'objet d'une réflexion approfondie : seulement les dimanches ? les samedis et dimanches ? Ou également certains jours de semaine ?

14. *Interdiction de la circulation motorisée en zone de délaissement ou de forêt*

Cette interdiction pourrait s'appliquer en particulier sur les chemins forestiers ainsi que sur les routes desservant les exploitations d'alpages et de forêts.

15. *Restrictions dirigées du trafic motorisé*

Par exemple, dans des zones d'habitat décrétées protégées.

16. *Restrictions à la circulation des camions*

Ces mesures pourraient être limitées dans le temps comme dans l'espace. Dans diverses stations touristiques, de telles restrictions existent depuis un certain temps déjà. Une extension à des zones habitées est possible.

17. *Extension des zones protégées au centre des villes*

La zone où la vitesse est limitée doit être agrandie, ce qui contribue à réduire les nuisances et les dangers du trafic.

18. *Limitation de la vitesse (par des mesures techniques)*

Quelle que soit la puissance de son moteur, une voiture ne devrait pas pouvoir dépasser la vitesse autorisée. Ainsi le conducteur n'aurait même plus la tentation de dépasser les limites fixées. On peut d'ailleurs supposer qu'avec le temps tous les pays industrialisés introduiront pour les automobiles classiques des limitations généralisées de vitesse (entre 100 et 120 km/h.).

19. *Introduction généralisée de limitations de vitesse*

Par exemple :

- sur les autoroutes : 120 km/h. ;
- sur le reste du réseau en dehors des agglomérations : 80-90 km/h. ;
- sur le reste du réseau, dans les agglomérations : 50 km/h.

De telles restrictions peuvent augmenter la sécurité routière ; elles contribuent également à économiser de l'énergie et à réduire les nuisances. Il faudra, bien sûr, étudier soigneusement les effets secondaires avant de pouvoir formuler une recommandation définitive.

20. *Fixation d'un plafond à l'utilisation des véhicules privés*

Elle peut être obtenue par une limitation des kilomètres parcourus dans un laps de temps déterminé. Un système de rationnement, avec des coupons donnant droit à des kilomètres ou à des litres, serait la seule solution acceptable du point de vue social. Selon sa profession, ses lieux de travail et de domicile, chaque automobiliste recevrait par mois ou par année un certain nombre de ces coupons.

21. *Abandon contrôlé de certaines constructions routières*

De nombreux réseaux routiers, dont des voies exprès urbaines, ont été conçus à des époques où l'on croyait encore résoudre les problèmes de transport par la construction de nouvelles routes. Ces projets doivent être repensés et il faut déterminer de cas en cas s'il est possible d'y renoncer ; l'abandon ne devrait pas être la règle générale mais la conclusion d'une étude.

22. *Restriction de la publicité pour automobiles*

La mesure consisterait en des interdictions ou en une taxation fiscale ad hoc.

23. *Restriction de l'aviation légère, des traîneaux et bateaux à moteur*

Un mouvement dans ce sens se développe déjà en Suisse, surtout en ce qui concerne les traîneaux et bateaux à moteur.

24. *Restriction de l'aviation « charter »*

Il s'agirait surtout de la restriction des voyages à forfait, bon marché, pour un week-end. Ces offres créent des besoins supplémentaires.

25. *Augmentation de l'âge requis pour obtenir le permis de conduire*

La limite d'âge pourrait être fixée à 20 ans pour les autos et les motos, à 18 ans pour les vélomoteurs. Cette mesure réduirait la circulation motorisée. Elle peut être également considérée comme une augmentation de la sécurité routière et une promotion de la santé publique.

26. *Répétition périodique de l'examen de conduite*

Il s'agirait d'introduire une « attestation de capacité de conduire » à renouveler périodiquement et à des intervalles de plus en plus rapprochés, l'âge avançant). L'examen qui y donnerait droit devrait comporter une partie théorique et une partie pratique. Dans beaucoup de pays, par exemple, il faut répéter l'examen théorique régulièrement et l'examen pratique lorsqu'on a causé un accident.

27. *Révision du calcul de l'imposition fiscale des véhicules à moteur*

Actuellement ce calcul favorise en partie des techniques portant particulièrement atteinte à la qualité du milieu. Au lieu de l'impôt basé sur la cylindrée du véhicule, il faudrait une taxe fondée notamment sur une mesure de l'émission de bruit et d'éléments nocifs. Un tel système de taxation devrait pouvoir être appliqué simplement. Il existe plusieurs études consacrées à cette question.

28. *Imposition fiscale élevée de la seconde voiture*

Il s'agirait d'une sorte de taxation frappant le luxe. Les revenus provenant de cette imposition ne devraient pas être affectés à une tâche précise et en aucun cas au trafic motorisé (construction de routes, par exemple). La définition de la notion de « seconde voiture » pourrait causer certaines difficultés, surtout s'agissant de familles comprenant des enfants parvenus à l'âge adulte ou des tiers. Il faudrait qu'en règle générale la réglementation soit sévère mais qu'elle admette des exceptions pour certains cas sociaux. Ainsi ce serait à l'automobiliste de fournir la preuve que la seconde voiture lui est indispensable (et non à l'autorité de prouver qu'il n'en a pas besoin).

29. *Réduction du nombre des véhicules hors d'usage par l'introduction d'un rabais proportionnel à l'âge*

La mode fait se renouveler très rapidement l'effectif des voitures, et augmente en proportion le nombre des carcasses. Des installations de destruction de ces carcasses doivent prochainement entrer en service, de même que l'organisation de ramassage correspondante. Cela va améliorer quelque peu cette situation. Pourtant, le problème du gaspillage d'énergie n'est aucunement résolu par ces mesures, au contraire, elles ne font que l'aggraver. Il faudrait dès lors rechercher une augmentation de la durée de vie des véhicules à moteur, par exemple en introduisant un rabais proportionnel à l'âge. Cela inciterait également les constructeurs d'automobiles à réaliser des améliorations qualitatives. Il ne faudrait cependant pas que cela les amène à négliger la sécurité, la réduction des nuisances et l'application de réalisations techniques nouvelles plus favorables à l'environnement ; l'introduction du rabais proportionnel à l'âge doit aller de pair avec l'édiction de sévères prescriptions en la matière.

30. *Construction et organisation d'installations récupérant les carcasses de voitures*

Ces derniers temps, des efforts ont été entrepris dans ce domaine.

31. *Usage libre des moyens financiers affectés aux transports*

Imitant la pratique américaine, la Suisse, pour financer ses routes nationales, a introduit des taxes nouvelles ainsi que des contributions des pouvoirs publics fixés par la loi. Ces moyens financiers ne peuvent être affectés qu'à cette tâche. Or, aujourd'hui, pour des raisons financières, les pouvoirs publics ne parviennent pas à s'acquitter dans les délais voulus de toutes les tâches qui leur incombent. C'est

pourquoi il paraît inéquitable que dans un secteur déterminé des décisions d'investissement puissent continuer d'être prises de façon autonome. A la limite, la situation suivante pourrait se présenter : des routes ne sont construites que parce que le financement en est voté, et non parce qu'elles répondent à une nécessité. Quoi qu'il en soit, le régime actuel ne fournit aucune garantie que les moyens financiers disponibles soient investis dans l'intérêt général. Aux Etats-Unis, la prescription de l'emploi des produits des dites taxes est en train de s'assouplir — en République fédérale allemande, le produit de l'impôt sur les huiles minérales sert partiellement à améliorer les conditions du trafic dans les agglomérations et sert donc aussi aux transports publics.

32. *Introduction de la priorité pour piétons et véhicules des transports publics aux signaux lumineux*

De façon générale, les temps verts pour piétons et véhicules des transports publics devraient être plus longs. En outre, lorsqu'ils s'approchent d'un croisement réglé par feux, les véhicules des transports publics devraient pouvoir enclencher, par télécommande, le feu vert.

33. *Introduction de la priorité pour les véhicules des transports publics quittant les stations*

Les autobus et les trolleybus perdent souvent beaucoup de temps parce qu'ils n'arrivent pas à quitter leurs arrêts. Leur accorder ici la priorité les aiderait efficacement à mieux tenir leur horaire.

34. *Révision des priorités pour les contrôles de police de façon à les orienter davantage vers la protection de l'environnement*

On constate qu'en de nombreux endroits la police ne montre que peu d'empressement à intervenir dans un sens favorable à l'environnement. Une application stricte des dispositions existantes améliorerait déjà énormément la situation.

35. *Renforcer les prescriptions sur les gaz d'échappement*

Les règlements suisses sur les gaz d'échappement devraient être plus stricts que ceux des pays membres du Marché commun, autant que ceux que les Etats-Unis prévoient d'introduire dès 1976 et qui ont également été repris par la Suède. N'oublions pas que la Suisse n'a pas d'industrie automobile et que, dès lors, le groupe de pression opposé à une réglementation plus stricte est beaucoup moins puissant que dans les pays du Marché commun. Comme le comportement du marché suisse est considéré dans les milieux de l'industrie automobile comme un test pour leur production, une telle réglementation pourrait avoir une influence réelle sur la législation européenne en matière de protection du milieu vital. Quoi qu'il en soit, on a entendu récemment dire, par exemple, que les usines Volvo seraient prêtes à lancer sur le marché un type de véhicule adapté à des normes aussi strictes et beaucoup moins nuisibles pour l'environnement. En outre, l'industrie européenne produit et développe des modèles équipés d'installations rendant non toxiques les gaz d'échappement, afin de les exporter aux Etats-Unis.

L'élaboration de règlements concernant les gaz d'échappement pose le problème fondamental des possibilités techniques de réalisation, dont il faut absolument tenir compte. Sur un autre plan, on sait que l'industrie a tendance à surestimer les difficultés techniques qu'elle rencontre, voire de nier toute possibilité de réalisation. Comme en matière d'environnement les options politiques devraient

orienter le cours des progrès techniques, il faudrait dans un premier temps être assez strict, puis adopter dans un deuxième temps une attitude plus souple, pour le cas de difficultés insurmontables.

36. *Révision des prescriptions contre le bruit*

Ces prescriptions devraient davantage tenir compte des effets psychologiques et physiologiques des différents genres de bruit. Le bruit des motos, des vélomoteurs et des voitures de sport est ressenti comme particulièrement gênant. On peut penser que des prescriptions plus sévères pousseraient à de nouveaux développements de la technique. L'évolution dans le domaine de la construction aéronautique peut ici servir d'exemple.

37. *Lutte contre le bruit des trams*

Les rails posés sur des semelles de caoutchouc et fixés élastiquement permettent de réduire le bruit. Des améliorations sont possibles également en modifiant le matériel roulant, comme on peut s'en rendre compte actuellement à Berne, par exemple.

38. *Mesures dans la construction de logements (en particulier lutte contre le bruit)*

Une meilleure isolation des bâtiments et une orientation appropriée des appartements peut donner aux habitants une meilleure protection contre des nuisances par ailleurs inévitables. Mais il s'agit là d'un exemple typique de lutte contre les effets, ce qui devrait tout au plus être le complément d'une thérapeutique des causes.

39. *Réduction de la consommation d'énergie*

Aujourd'hui, la puissance des véhicules à moteur est beaucoup trop grande et dilapide une énorme quantité d'énergie. Ce gaspillage peut cesser si on limite la puissance des véhicules.

En outre, une centralisation des chauffages à mazout permettrait de réduire fortement la consommation globale d'énergie (voir point 40). D'un côté, la consommation de mazout diminuerait, et, partant, la pollution de l'air, de l'autre le transport du mazout deviendrait plus simple. Le réseau routier serait déchargé d'une partie des transports de mazout, ce qui réduirait les risques d'accidents suivis de déversements d'huile minérale.

40. *Introduction du chauffage à distance*

La part importante que représente le chauffage dans la consommation globale d'énergie confère une grande importance au développement du chauffage à distance. Il a d'ailleurs déjà commencé.

41. *Diminution de l'éclairage des rues*

Elle protégerait les habitants des maisons riveraines d'une lumière trop forte, qui gêne leur sommeil, et contribuerait à économiser l'énergie. L'introduction de l'heure d'été permettrait également des économies d'énergie.

42. *Développement de l'effort d'éducation et d'information pour la protection de l'environnement*

Des efforts intensifs et permanents sont nécessaires pour que l'opinion comprenne les mesures proposées. La réalisation de n'importe laquelle des suggestions dépend de l'état d'esprit de l'opinion.

Membres du groupe de travail

« Transports et habitat » de la SSPMV :
P. Itschner ; V. Ritschard ; H.-V. Scherrer ;
K. O. Schmid ; P. Trachsel.