

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1975)
Heft: 335

Artikel: La qualité de la vie dans les lois fédérales : beaucoup de mousse, beaucoup de bruit
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1028817>

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: 14.05.2025

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

La qualité de la vie dans les lois fédérales : beaucoup de mousse, beaucoup de bruit

La qualité de la vie : un des nombreux thèmes qui se font discrets en cette campagne électorale nationale. Reprenons les programmes électoraux de 1971 : lutte contre la pollution et environnement y tenaient une place de choix; ces thèmes étaient alors à la mode. Aujourd'hui, c'est un nouveau slogan qui, de la gauche à la droite, occupe le devant de la scène : la relance économique. Mais quelle relance et quelle économie ? Sur ce sujet les déclarations des partis sont plus que vagues... Et les soucis écologiques sont relégués au second plan comme s'ils entraient en compétition avec l'urgence d'un redémarrage de la machine économique.

En 1971, le peuple et les cantons acceptaient dans l'euphorie un nouvel article constitutionnel pour la protection de l'environnement, à une majorité écrasante, rarement vue dans ce pays.

Puis il a fallu préciser. Les choses se sont alors compliquées. Premier exemple. Mis sur pied à l'unanimité par une commission de quarante-cinq experts (présidée par Leo Schurmann), le projet en question a dormi sept mois dans les tiroirs de l'administration, avant d'être envoyé pour consultation aux cantons, partis politiques et organisations intéressées.

Levée de boucliers contre un projet

Ce projet prévoyait — car il faut en parler au passé — à côté de l'encouragement à la recherche, du recyclage des matières premières, des limites maximum pour les émissions de tout genre pouvant surcharger l'environnement, la tenue d'un bilan écologique par les entreprises, et le principe pollueur-payeur.

Le Département de l'intérieur, responsable de ce secteur, ajoutait à l'envoi un questionnaire tendancieux qui semble avoir été inspiré par le Département des finances.

Résultat. Appui des organisations de protection de l'environnement et des syndicats; refus du Vorort, de la chimie, de la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, en fait des cantons. Les raisons ? Atteinte à l'autonomie des cantons et des communes; poids trop lourd pour l'économie privée; problèmes non encore résolus... La solution ? Une loi plus générale assortie de lois d'application cantonales pour les uns, plusieurs lois spéciales pour les autres. Bref, pour tous, le moins de contraintes possible ! Chacun reconnaît la nécessité théorique de protéger l'environnement mais s'empresse de se réfugier derrière des arguments qui sentent le rance pour justifier son inaction.

Actuellement, il est question au Département de l'intérieur de formuler un nouveau projet et de le soumettre éventuellement à une nouvelle consultation. Une fois encore les pouvoirs politiques ont adopté la méthode de la temporisation qui donne l'illusion de l'action.

L'illusion de l'action

Deuxième exemple. Au cours de cette législation un autre sujet concernant l'environnement a été abordé : la lutte contre les gaz d'échappement et le bruit des véhicules à moteur. Le Conseil fédéral a livré un rapport à ce sujet qui a été adopté sans opposition notable par les Chambres. Kurt Furgler n'a à cette occasion pas lésiné sur la mise en scène — on a même eu droit à une démonstration pratique dans la salle du Conseil des Etats (si l'on fait pourtant le compte réel des efforts fournis, le chef du Département de justice et police semble plus pressé lorsqu'il s'agit de développer les forces policières que lorsqu'il s'agit de poursuivre la lutte contre les nuisances chaque jour plus intolérables des véhicules à moteur).

Dès le 1er octobre tous les véhicules à moteur nouvellement mis en circulation en Suisse doivent

donc être conformes aux normes européennes concernant les gaz d'échappement. Au 1er janvier de cette année la teneur en plomb de l'essence a été abaissée. Dès 1977 de nouvelles limites de bruit doivent entrer en vigueur. Une action énergique donc ? en fait l'illusion de l'action une fois encore...

Il n'est pas question ici d'entrer dans le détail des chiffres. Force est simplement de constater que la Suisse s'aligne sur les autres pays et rien de plus. Il y a pire : certaines de ces mesures sont en retrait par rapport à l'état actuel de la technique. Des constructeurs de voitures ont maintenant déjà produit des moteurs qui rejettent moins de gaz que la quantité qui sera tolérée en Suisse dans sept ans ! L'abaissement du niveau de bruit (2 à 4 décibels) se réfère à une situation qui date des années cinquante !

La fondation « Suisse saine maintenant » a démontré — sur la base des véhicules examinés entre 1972 et 1974 — que 70 % des voitures de moins de 50 CV, 50 % des voitures de plus de 50 CV, et 65 % des autobus satisfont aujourd'hui aux exigences qui sont prévues pour 1977...

Ce qui n'a pas empêché les autorités et les groupes de pression de l'automobile de traiter l'association « Suisse saine maintenant » d'utopiste et de mettre en doute ses compétences. Pourquoi alors la Division de police s'est-elle crue obligée de diffuser cinq mois plus tard un rapport complémentaire au texte du Conseil fédéral et qui lui a été fourni par cette même fondation ? Le Conseil d'Etat zurichois est-il composé de farfelus, qui vient de transmettre à Berne un rapport très sévère pour les mesures fédérales envisagées : « Les nouvelles mesures prévues pour 1977 ne seront d'aucune stimulation pour les constructeurs et les importateurs ! Au contraire, il est à craindre que l'industrie automobile utilise le temps à disposition pour diminuer son effort. Ces craintes sont d'autant plus fondées que plusieurs produits nouveaux donnent des résultats moins bons que les mêmes produits il y a quelques années ».

Un dernier moyen de riposter

Comment s'étonner dans ces conditions que deux initiatives populaires soient déposées — l'une contre le bruit, l'autre contre les gaz d'échappement. On dira que cette matière n'est pas constitutionnelle, que les pouvoirs publics sont surchargés, que n'importe qui demande n'importe quoi, qu'on abuse de la démocratie; c'est pourtant le dernier moyen pour ceux qui prennent au sérieux la qualité de la vie de se faire entendre; le moyen surtout de donner au citoyen une autre information que celle monopolisée et manipulée par l'administration et les « lobbies » de tous genres.

Aux dernières nouvelles la seule réponse qui soit parvenue de Berne est un projet visant à augmenter le nombre des signatures nécessaires pour l'exercice des droits populaires...

Sauver Genève et sa campagne: la droite dans le brouillard

En aucun canton suisse, sinon à Bâle-Ville, les problèmes posés par la dégradation de l'environnement ne pèsent autant sur la vie politique qu'à Genève. Il n'est de semaine où l'opinion publique ne soit sensibilisée à une nouvelle menace contre une cité, attaquée simultanément par la spéculation et l'automobile, à une nouvelle menace contre une maigre campagne rongée par des autoroutes, par l'aéroport et bientôt peut-être par l'usine nucléaire de Verbois.

Les Bâlois ont voté avec leurs pieds (émigration) et pour faire face à la dépopulation leur gouvernement lance aujourd'hui un effort sans précédent pour rendre la ville attractive et y faire revenir ceux qui ont élu domicile au-delà des frontières cantonales tout en continuant à travailler dans le centre urbain.

L'absence de parti écologique

Les Genevois n'en sont pas là; fait plus étonnant, ils n'ont même pas tenté de créer un parti écolo-

gique à l'instar des Fribourgeois, des Lausannois, des Neuchâtelois. On peut se demander quelle forme politique prennent alors leurs préoccupations dans ce domaine, de quelle manière les partis notamment les prennent en charge.

Passons donc les formations concernées en revue ! La réponse des trois partis majoritaires de la droite classique aux besoins écologiques de leur électorat est tout qu'originale : des slogans vigoureux, des commissions d'études, et le tour est joué... une position assez généralement négative sur les problèmes importants de l'heure est ainsi camouflée avec les moyens du bord; on se souvient pourtant de tests récents où la droite n'a pas pu cacher son vrai visage : référendum contre l'extension de l'aéroport, contre l'autoroute périphérique, campagne contre l'usine nucléaire de Verbois ou pour une priorité de principe aux transports publics, augmentation du budget de ces derniers...

Un slogan comme « Oui à la qualité de la vie, oui à l'agrandissement de l'aéroport » lancé par le PDC à l'époque illustre bien cette dialectique un peu particulière !

Normale pour le parti radical dont la clientèle ne semble pas encore vraiment sensibilisée à ces problèmes, cette attitude étonne déjà davantage de la part des libéraux. Peut-être faut-il voir là le poids des responsabilités gouvernementales et de la présence de M. Jaques Vernet à la tête du Département des travaux publics. Dans ce domaine, il faut en effet un esprit résolument imaginatif et non-conformiste pour résister à la tentation de faire rimer systématiquement « efficacité » et « mètres cubes de béton coulés ».

Le parti démocrate-chrétien, lui, n'est à ce chapitre pas univoque : deux députés, membres de l'Institut de la vie, poursuivent en son sein un combat que les échecs ne ralentissent pas et qui, à l'occasion, débouche sur un succès (loi sur l'amélioration de principe des transports publics).

L'extrême-droite a, elle, une position plus claire sur tous les objets disputés : les Vigilants apparentés aux xénophobes de M. Schwarzenbach

trouvent dans le maintien de certains équilibres naturels un calmant à leur angoisse devant l'évolution d'un monde sur lequel ils n'ont pas prise. En fait, c'est à gauche qu'apparaissent les partis sans les plus convaincus d'un développement global de la ville et du canton, développement fondé sur un ensemble d'exigences prioritaires (économie, qualité de la vie, court terme, long terme) et non plus sur la seule croissance économique à court terme.

Le camp des socialistes

Qu'il s'agisse de référendums, d'initiatives populaires ou de votes au Parlement, les socialistes se sont trouvés dans le même camp que les organisations de défense de la ville et de l'environnement ; ils furent même parfois à l'origine de la riposte.

On a pu craindre un instant qu'ils n'aient à subir des pressions semblables à celles que nous avons relevées dans le cas des libéraux, et ce à cause du poids de la présence d'un socialiste (Claude Ketterer) à la tête du dicastère des Travaux de la Ville de Genève ; ce fut le conflit des Minoteries, ce soulèvement de tout un quartier pour la défense d'un espace vert ; la suite montra que cet accident regrettable n'était pas caractéristique d'une politique qui s'affirme axée essentiellement sur le respect des densités acceptables et sur la création d'espaces verts.

Le poids de l'économisme

Sur bien des points, le Parti du travail rejoint l'attitude socialiste. Parfois cependant, l'économisme l'emporte (à moins que l'âge de la majorité des dirigeants n'ait joué là un rôle déterminant). Les déclarations de Jean Vincent ont vulgarisé l'appui de son parti à la construction de centrales nucléaires, et le récent vote sur l'autoroute périphérique a vu s'abstenir le PdT (relance oblige) après qu'il ait clairement appuyé le lancement du référendum...

● SUITE ET FIN AU VERSO