

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 24 (1987)  
**Heft:** 862

**Artikel:** Piétons suisses associés  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1019618>

### **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:** 30.01.2025

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

■ La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCP-R) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 87.

## Piétons suisses associés

La sauvegarde du réseau pédestre existant n'est pas assurée pour autant, pas plus que son développement d'ailleurs. Il y a fort à parier que les cantons et les communes auront de la peine à intégrer ces nouvelles exigences légales dans leur politique d'aménagement du territoire. L'Association droits du piéton compte sur ses membres et sur des groupes locaux pour surveiller l'application de la loi et pour prendre des initiatives. Elle met à leur disposition son service de consultation technique et juridique. Un groupe de pression qui mise sur la décentralisation et l'engagement militant de ses membres, plutôt que sur une administration technocratique et centralisée. L'Association droits du piéton  
Klosbuchstrasse 48  
8032 Zurich  
tél. 01/47 62 40  
édite un journal (*Le piéton suisse*) et des publications sur des problèmes particuliers du réseau pédestre.

## POLLUTION URBAINE

# Zurich empoigne le problème ...

■ (réd) L'exécutif de la ville de Zurich vient de rendre publics les principes écologiques de sa politique : l'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement et des ordonnances ne suffit pas ; la perspective écologique doit être globale et influencer toute la politique communale. A terme, la lutte contre les causes de la destruction de l'environnement prendra le pas sur celle qui ne vise que les symptômes. Par ordre de priorité : éliminer ces causes, en réduire le nombre, les atténuer par des mesures techniques. L'exécutif communal est décidé à structurer son action en fonction du long terme. On commencera par la lutte contre la pollution de l'air et contre le bruit. Pour ce qui est de l'air, les mesures seront opérationnelles dès mars prochain ; actuellement déjà la plupart des émetteurs industriels importants sont assainis. Un programme de mesures pour les chauffages

sera prêt cet été. Le problème du trafic est plus difficile : même si les prescriptions relatives aux véhicules sont respectées, les immissions ne pourront pas être ramenées aux valeurs limites prescrites sans réduction de la circulation. Même difficulté pour la lutte contre le bruit ; l'exécutif prévoit en priorité l'assainissement des axes bruyants (réduction du volume du trafic, limitation de la vitesse à 30 km / h et des mesures de protection passive (murs anti-bruit, meilleure isolation phonique de certains bâtiments), mais à titre transitoire seulement. Une fois de plus, la Suisse romande est un peu à la traîne. A Genève, le Conseiller administratif Guy-Olivier Segond a annoncé la publication incessante d'un bilan écologique. C'est le stade du diagnostic. A Lausanne, on se contente d'en parler, on organise des débats. Catherine Dubuis a assisté à l'un d'eux.

## ... et Lausanne ronronne en famille

Le parti socialiste lausannois organisait le 30 avril un débat public sur la pollution à Lausanne. Devant une cinquantaine de personnes, trois orateurs ont successivement pris la parole.

J.-D. Cruchaud, municipal, dont on peut regretter le style "électorale" (nombreuses clauses sur "le citoyen" – et la citoyenne, Monsieur Cruchaud ?), a rappelé les principales sources de la pollution (chauffages, industrie, artisanat, trafic motorisé) qui, à Lausanne, est à près de 90% d'origine locale ("Nous sommes nos propres pollueurs"). Les moyens de lutte sont eux aussi évoqués, mesures incitatives et mesures contraignantes.

G. Kurtz, vice-président de la Commission de circulation du TCS-Vaud, s'est cantonné dans des banalités lénifiantes, du genre : "Depuis cinq ans, le TCS a décidé de jouer le jeu (?), en faisant des recommandations ; mais on ne peut pas forcer les gens. D'ici 1995, on aura retrouvé le niveau de pollution de 1960, si chacun continue à jouer le jeu (?), etc, etc.

Enfin, H. Rollier, adjoint au chimiste cantonal, a rappelé les diverses lois et ordonnances qui se sont succédé depuis 1905 ! L'exposé de M. Rollier était tout à fait remarquable, organisé et compétent, dans une langue aisée et sûre ; c'était un vrai plaisir que de l'entendre. Ah ! quand les spécialistes savent présenter leur matière de cette façon-là, quel bonheur ! D'autant plus, avouons-le, que ce chimiste a donné pleinement raison à l'anachronique que je suis :

"Un moteur arrêté, même pour très peu de temps, a-t-il précisé, est un bénéfice net pour la qualité de l'air." Merci pour cette rose, M. Rollier.

Cela dit, le débat public a baigné dans l'huile ... mais pas dans l'huile de chauffage ; plutôt dans l'huile de moteur. C'est curieux que le pékin se sente si peu concerné par ses radiateurs d'appartement (comme si nous n'étions pas tous des "chauffés") mais soit si prompt à se pencher sur sa chère voiture. Seule voix discordante, celle d'une jeune femme qui a soulevé le cas du parking de Beaulieu, 1000 places reconduites en contradiction avec les professions de foi municipales. Un autre auditeur a regretté l'absence d'un représentant AST à la table des orateurs.

Ce qui me frappe, en cette occasion, c'est le manque d'imagination des organisateurs, qui me semblent prisonniers de schémas dépassés, alors que ce serait précisément leur rôle que d'en faire éclater les limites. Inviter le TCS seul témoigne d'un attachement désuet à des rapports de force qui sont, heureusement, en train de se modifier. Non seulement j'ai déploré l'absence de l'AST, mais où étaient le médecin (recrudescence des maladies respiratoires), le représentant des TL (partenaire essentiel), des organisations de quartier (qui travaillent sur la modération du trafic, par ex.), des usagers des transports en commun ? Et pourquoi ne pas inviter une ou des femmes ? Mais ceci est un autre combat ...

Catherine Dubuis