Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **26 (1989)**

Heft 960

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Domaine Public 960

DP

J.A. 1000 Lausanne 1 24 août 1989
Hebdomadaire romand Vingt-sixième année

Le Touring et la pollution: on a déjà donné!

L'été a vu s'affronter le Touring club suisse et l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP). On sait que le premier reproche au second de s'appuyer sur des chiffres non fiables pour proposer des mesures destinées à abaisser les émissions polluantes du trafic routier privé. Selon le TCS, en tenant compte des données corrigées, nous retrouverons en 1995, éventuellement un peu plus tard, la qualité de l'air que nous connaissions en 1960. Conclusion: «Aucune mesure restrictive supplémentaire ne doit être prise à l'égard du trafic privé».

Le raisonnement du grand club automobile fait penser à un malade qui arrêterait de se soigner parce qu'un thermomètre indique 40 degrés et que le mercure d'un autre n'arrive qu'à 39... Et même si certains reproches adressés à l'OFPEP sont fondés, aucun ne saurait justifier un relâchement dans la lutte contre la pollution. Les objectifs du Conseil fédéral forment en effet un tout indivisible: chaque secteur — trafic, industrie, ménages, artisanat, etc — est appelé à réduire ses émissions polluantes autant qu'il est raisonnablement possible de l'exiger, de telle manière que, globalement, nous puissions respirer d'ici à 1995 le même air qu'en 1960. Il est donc tout à fait normal que certains types d'activités ayant un fort potentiel d'économies doivent réduire leurs émissions en deça de ce qu'elles étaient il y a une trentaine d'années, alors que d'autres pour des raisons techniques, n'y parviendront pas, ou pas à la date souhaitée. Adopter une autre politique reviendrait d'ailleurs à défavoriser ceux qui avaient déjà investi dans des mesures écologiques avant 1960.

La réaction du TCS est en fait symptomatique de l'attitude d'un grand nombre de citoyens: préoccupés, certes, par la dégradation de la qualité de notre milieu vital — tous les sondages le montrent — mais hostiles à tout changement qui les toucherait directement. C'est donc oui au catalyseur, mais non à une politique active de transfert de la voiture privée vers les transports publics pour les trajets qui s'y prêtent. L'ampleur des atteintes à la sécurité et au bien-être du plus grand nombre implique pourtant que l'on remette parfois en cause son confort personnel et que chacun participe à la recherche de solutions de remplacement acceptables.

Le Conseil fédéral a fait un pas dans ce sens en décidant le maintien des vitesses actuelles: 80 km/h sur les routes et 120 km/h sur les autoroutes. Les quelques minutes gagnées par trajet ne sauraient justifier que l'on revienne aux vitesses d'avant 1985: ce serait une régression aussi bien dans le domaine de la sécurité que dans celui de la lutte contre les nuisances. Il aurait certes été possible de transiger pour couper l'herbe sous les pieds de l'initiative «Pro vitesse 100/130». Mais une telle solution n'aurait constitué qu'un compromis à courte vue, propre à faire l'économie d'une campagne d'explication d'ici la votation de novembre. Or c'est bien d'une information soutenue dont ont besoin les citoyens.

Le Conseil fédéral porte une certaine responsabilité dans l'exacerbation du conflit autour de ces limitations. En renvoyant plusieurs fois sa décision, il a contribué à faire monter la tension; et en ne se préoccupant guère du laxisme de certains cantons dans le contrôle de ces mesures, il a tacitement minimisé la nécessité de modérer la vitesse sur les routes.

JD/PI