Il faut serrer les freins! : La politique du trafic au tournant

Autor(en): **Munz, Robert**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **72 (1977)**

Heft 2-fr: **L'heure de vérité**

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-174650

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

La politique du trafic au tournant

Il faut serrer les freins!

Lors d'une journée organisée à l'Institut Duttweiler de Rüschlikon par la Société suisse pour la protection de l'environnement et consacrée aux problèmes du trafic, le conseiller fédéral W. Ritschard a préconisé un changement de direction dans notre politique. L'environnement était au centre des discussions, dans sa pleine signification qui n'englobe pas seulement les conditions physiques de la vie, mais aussi le patrimoine («Heimat») au sein duquel nous vivons et dont la préservation est un but essentiel du «Heimatschutz».

D'après les exposés, solidement documentés, présentés par d'éminents spécialistes du droit, du trafic et de la protection de l'environnement, il a paru évident à tout auditeur non prévenu qu'un changement de direction était urgent et clairement défini. – Les postulats, qui jaillissent pour ainsi dire des expériences faites, sont groupés dans une brochure éditée par la Société organisatrice, et contresignée par la *Ligue du patrimoine national.*

Les routes avantagées

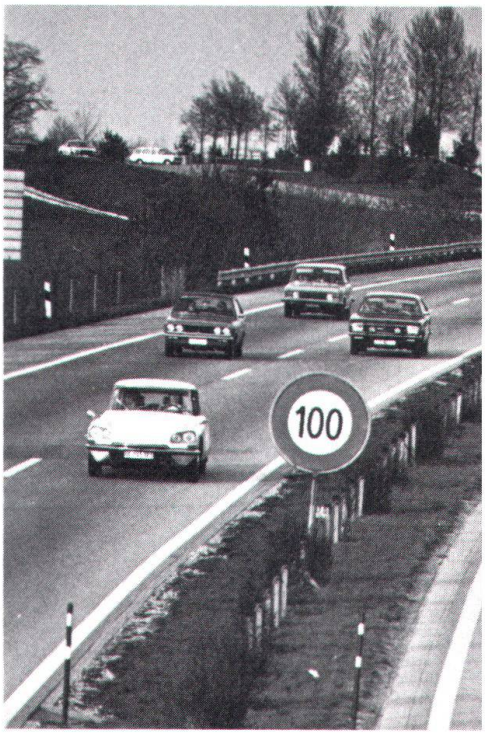
Le trafic est le *transport des personnes et des choses* par rail, par route, par eau ou dans l'air. Quantitativement, la part principale du trafic est assumée par le rail et la route. Il est bien connu que le trafic routier n'a cessé de croître aux dépens du rail durant ces 25 dernières années: en 1950, la part du rail au transport des personnes restait plus élevée que celle de la route. En 1974, cette dernière s'était octroyé *84%* de ce transport, tandis qu'il n'en restait que 15% pour le rail. Tout cela allant de pair avec un volume total de trafic multiplié.
Economiquement et juridiquement, on fait la distinction entre *trafic public et privé.* Les transports publics se font en majeure partie par rail, et les transports privés exclusivement par route. Le déplacement du rail à la route se fait donc au détriment des premiers. Aussi n'est-il pas étonnant qu'ils soient devenus déficitaires: les vagons vides ne sont pas rentables. En même temps on exige des chemins de fer – pour qu'ils ne soient pas totalement écrasés dans leur concurrence avec l'auto – des *prestations toujours meilleures.* Les conséquences financières encore plus défavorables qui en résultent sont à la charge de la Confédération.
Cette situation politico-financière insatisfaisante est renforcée par la Confédération elle-même, qui accorde à la concurrente du rail, l'automobile, des avantages disproportionnés.

Comptes incomplets

Des moyens financiers appropriés à leur but sont à disposition pour le développement des routes principales et pour l'établissement d'un système de trafic essentiellement axé sur la voiture: le réseau des routes nationales. En même temps, des limites de vitesse fixées par la Confédération et beaucoup trop élevées augmentent la capacité de concurrence des transports privés.
A l'objection selon laquelle l'automobiliste couvre par ses propres moyens (taxe sur l'essence, impôts) le coût du réseau routier, il y a lieu de répondre ceci: les *atteintes à l'environnement* par les gaz, le bruit, la destruction des paysages, les préjudices causés aux localités et aux zones de détente, ne sont pas couvertes. Les particuliers touchés par le bruit et les émanations du trafic routier sont rarement indemnisés. Les suites matérielles des accidents de la circulation, par l'intermédiaire de notre système sanitaire également déficitaire, restent largement à la charge de la collectivité.

Le rail est meilleur marché

Le rail ne cause-t-il pas lui aussi des atteintes à l'environnement? Certes, mais dans une mesure infiniment moindre. Il ne produit pas d'émanations, et sa consommation d'énergie n'est en comparaison qu'une fraction. Les risques d'accident sont beaucoup plus faibles. Et, ce qui à notre point de vue est particulièrement important: le trafic par voie ferrée, pour une prestation de transport égale, utilise des surfaces de terrain infiniment plus modestes que le trafic routier: ses atteintes



aux paysages et aux localités sont donc bien plus restreintes.
Ce fait paraît évident quand on compare les développements d'une autoroute avec ceux d'une double voie ferrée (qui a en outre la même capacité de transport), et qu'on se rappelle toutes les atteintes aux localités historiques que le réseau routier a exigées, et toutes les nuisances, matérielles et immatérielles, qu'il apporte partout où il passe.

Système à revoir

L'honnêteté oblige à reconnaître que la commodité maximale et la protection de l'environnement ne sont pas compatibles.

Le moyen de transport sans doute le plus commode, grâce à son rayon d'action à peu près illimité dans l'espace et dans le temps, la voiture, exige de tels sacrifices en valeurs de la Création, qu'il devra dans l'avenir être utilisé avec beaucoup plus de retenue. Si la mobilité, en tant que conquête de l'homme, doit subsister, il lui faut recourir davantage aux moyens économiques que sont les transports publics, et avant tout le rail.

La *tendance* qui s'est manifestée ces dernières décennies, d'une politique du trafic destructrice de l'environnement, doit être *freinée*. En plus de notables renoncements à certaines constructions routières, c'est surtout une modification du système de financement des transports qui sera indispensable, tant aux recettes qu'aux dépenses. Pour ce qui concerne la charge incombant au particulier, celui qui roule «à l'économie» doit être ménagé dans la mesure où il épargne l'environnement. Les moyens financiers disponibles ne doivent pas dépendre d'un *automatisme*, mais être utilisés de telle manière qu'en fin de compte, les prestations de trafic nécessaires puissent être fournies de la façon qui tient le mieux compte de l'environnement. *Robert Munz*

Ci-dessous: L'honnêteté oblige à reconnaître que la commodité maximale et la protection de l'environnement ne sont pas compatibles (photo Schneider).

«Albatros»

ti. En septembre 1974 a été déposée à Berne l'initiative «Albatros», revêtue de 53000 signatures. Elle tend à réduire les émanations de gaz polluantes des nouvelles voitures, à renforcer les prescriptions sur la fumée des moteurs Diesel, et à limiter les émanations des motos et des vélos-moteurs. Cela en considération de la pollution générale de l'air et de ses dangereux effets, à long terme, sur la santé de l'homme, de la flore et de la faune, et sur les conditions climatiques.
L'initiative demande que seules soient autorisées les nouvelles voitures dont la quantité de gaz dommageable ne dépasse pas les valeurs suivantes par véhicule et par kilomètre parcouru: 7,00 g de monoxyde de carbone (actuellement 46!); 0,35 g d'hydrogène de carbone (3,00!); 0,60 g d'oxyde d'azote (pas de limite actuellement!). Voilà qui concerne avant tout les fabricants européens d'automobiles! Techniquement et juridiquement, de telles exigences sont parfaitement applicables, comme le montre l'exemple du Japon et des E.-U. depuis quelques années.
Notre Parlement a néanmoins rejeté l'initiative récemment, estimant que la politique du gouvernement en cette matière vise au même but. C'est entendu. Mais il ne s'agit en fait que de déclarations d'intention, sans aucun caractère juridiquement obligatoire, ce pourquoi, pour le moment, tout reste en l'état. C'est aussi pourquoi les auteurs de l'initiative ne l'ont pas retirée.
Avec eux et avec d'autres organisations pour la protection de l'environnement, la Ligue suisse du patrimoine national entend soutenir cette initiative, tout en regrettant qu'elle n'ait rien prévu quant à la teneur de l'essence en plomb. Le scrutin populaire est prévu pour le 25 septembre 1977.