

SCHWEIZERISCHE GESELLSCHAFT FÜR UMWELTSCHUTZ

SOCIÉTÉ SUISSE POUR LA PROTECTION DU MILIEU VITAL

Zentralsekretariat
Schlossbergstrasse 22
8702 Zollikon ZH
Telefon 01/ 65 57 00

Communiqué à l'attention des parlementaires fédéraux sur le
Rapport du Conseil fédéral sur les gaz d'échappement et le bruit
des véhicules à moteur

Remarques générales

En principe, les objectifs visés que le Conseil fédéral présente dans sa conception concernant la réduction des émissions sont satisfaisants. Cette conception correspond au principe de l'article 1 de l'avant-projet de la loi fédérale sur la protection de l'environnement. Elle fixe avant tout des délais et des buts obligatoires pour renforcer progressivement les prescriptions techniques sur les émissions, un procédé que la Société suisse pour la protection du milieu vital a demandé à maintes reprises. La déclaration du Conseil fédéral "d'exercer une influence accrue sur l'orientation des progrès techniques" (rapport page 3) est également satisfaisante.

Ces idées directrices ne sont malheureusement pas assez concrétisées par la suite. La Société suisse pour la protection du milieu vital est d'avis que des efforts plus considérables sont nécessaires au niveau de la législation, de la technique et de l'exécution pour maintenir et améliorer la qualité de l'environnement.

Diverses bases qui permettraient d'apprécier le rapport du Conseil fédéral à tous les points de vue, manquent. C'est ainsi qu'il est notamment impossible de vérifier, du point de vue quantitatif, les pronostics concernant les gaz d'échappement présentés sous forme de graphiques, étant donné que le rapport ne précise pas sur quelles bases de calcul ces pronostics sont fondés. Cela est regrettable. Toutefois, il est possible d'apprécier plus ou moins ce rapport, même sans ces bases et sous certaines réserves.

Gaz d'échappement

Le rapport propose des prescriptions moins sévères que les Etats Unis d'Amérique. L'on renonce ainsi à la possibilité d'importer en Suisse les véhicules qui sont déjà sur le marché et qui sont moins chers. Ces véhicules construits pour le marché américain sont, actuellement déjà, bien mieux détoxiqués que ceux que l'on se propose d'admettre encore en Suisse.

La Société suisse pour la protection du milieu vital reconnaît que le système technique de détoxification introduit actuellement aux Etats Unis présente de sérieux désavantages. La méthode de post-combustion (avec catalyseur) introduite aux Etats Unis est, au fait, moins heureuse que la méthode de combustion intégrale dans le moteur (favorisée surtout au Japon). La méthode américaine est actuellement relativement compliquée et augmente la consommation de carburant; certes, la méthode japonaise

n'est pas encore aussi avancée du point de vue technique que la méthode américaine.

Dans l'ensemble, le rapport ne contient aucune discussion de ces problèmes. Il n'explique pas pourquoi l'on n'adopte pas les valeurs limites et les délais américains. Selon l'avis de la Société suisse pour la protection du milieu vital il existe certes des doutes à ce sujet. Il convient cependant de peser objectivement le pour et le contre.

Même en faisant abstraction de ce problème, le rapport ne laisse entrevoir aucune intention (et à tort) de rendre les valeurs plus sévères au fur et à mesure que l'on acquiert de nouvelles connaissances. En outre, les délais fixés pourraient, le cas échéant, être raccourcis, par exemple par un système de stimulation économique (voir plus bas).

Dès le 1er octobre 1976, il s'agira absolument de revoir les prescriptions concernant la mesure du monoxyde de carbone au régime du ralenti (teneur volumétrique 4,5 pour cent). Bien que cette prescription vise la construction du carburateur, la valeur limite paraît discutable, puisque l'"Ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers" (OCE) prescrivait en 1969 déjà une limitation de la teneur en volume à 4,5 pour cent.

Malheureusement, le rapport ne mentionne pas le problème de la teneur en plomb de l'essence. Ce problème est cependant d'une extrême importance dans la vue d'ensemble. La méthode américaine de détoxification des gaz d'échappement mentionnée conduit à l'usage d'une essence absolument exempte de plomb ce qui évidemment serait en faveur de ce procédé mais ne représente nullement une condition pour l'usage de carburant sans plomb. Il est bien entendu que lors de l'introduction d'essence sans plomb il faudra veiller à empêcher d'autres adjonctions (benzol, aromates).

Bruit

En matière de bruit, une partie des propositions du Conseil fédéral sont satisfaisantes, entre autres les suivantes:

- Mesure de tous les véhicules au 4/4 du régime de la puissance maximale (au lieu du 3/4 pour certaines catégories)
- Prescriptions concernant les motocycles
- Adoption d'une méthode consistant à mesurer le véhicule en marche

Par ailleurs, les propositions du Conseil fédéral laissent beaucoup à désirer. Les possibilités techniques existantes ne sont que très peu exploitées; quant à la volonté d'exercer une influence sur les progrès techniques elle se manifeste à peine. Dans l'ensemble, les nouvelles valeurs limites sont trop larges et en ce qui concerne les délais nous sommes persuadés que le Conseil fédéral avance trop lentement.

L'introduction d'une tolérance de 2 dB pour les voitures automobiles légères, dont le bruit sera désormais mesuré au 4/4 du régime de la puissance maximale, est particulièrement insatisfaisante. Cette tolérance entraîne la perte d'une bonne partie de l'amélioration obtenue par l'abandon de la méthode actuelle de mesure (au 3/4 de la puissance maximale). Les valeurs limites prévues pour les voitures automobiles lourdes et surtout pour les motocycles lourds sont également insuffisantes. Notamment pour les motocycles lourds, il serait indiqué de prévoir des valeurs limites plus sévères.

Diverses possibilités de lutte contre le bruit sont négligées. Il devrait ainsi être interdit de diriger le tuyau d'échappement vers le haut. Il faudrait exiger de façon générale des installations d'échappement durables et inoxydables. On pourrait édicter immédiatement des prescriptions sur la fermeture des portes, du coffre, du toit ouvrant. Il serait aussi important de publier les résultats de l'homologation des types de véhicules, en ce qui concerne les émissions.

Nous estimons que la lutte contre le bruit devrait être menée davantage à la source, ceci d'autant plus que de nombreux fabricants ont déjà apporté la preuve sur le marché qu'il existe des possibilités techniques de le faire. Il est aussi plus avantageux sur le plan de l'économie nationale de consacrer des dépenses supplémentaires à combattre les émissions à la source plutôt que de prendre des mesures curatives aux abords des routes et auprès des maisons. Ceci correspond en outre au principe de la responsabilité causale (pollueur payeur).

Exécution

Les meilleures prescriptions ne seront utiles que si elles sont appliquées. Or le rapport n'accorde pas une attention suffisante au problème de l'exécution. Il faudrait prévoir, et non seulement envisager, l'introduction d'une concession dans ce sens pour les garages, qui s'est révélée satisfaisante dans d'autres pays.

Limitation de vitesse

Le Conseil fédéral ne s'occupe malheureusement pas dans son rapport de ce facteur extrêmement important. La Société suisse pour la protection du milieu vital a demandé à plusieurs reprises une plus grande limitation de la vitesse, car elle entraînerait toute une série d'effets favorables pour l'environnement, tels que

- diminution des gaz d'échappement
- diminution de l'octane et, par conséquent, de la teneur en plomb des carburants
- diminution du bruit
- diminution des risques d'accident
- diminution de la gravité des suites d'accidents
- réduction de la consommation de carburant et par là aussi:
- diminution de la dépendance à l'égard de l'étranger
- réduction de l'aménagement nécessaire à la construction des routes et ainsi diminution du coût.

Mesures de planification

Ces mesures sont bien mentionnées dans le rapport, mais ne sont pas suffisamment prises en considération étant donné leur importance.

Stimulation économique (taxes pour imposer le principe du pollueur payeur)

L'introduction d'un système visant à réduire davantage les émissions au moyen d'une stimulation d'ordre financier constituerait un instrument des plus efficaces (à côté des mesures de police) pour obtenir en pratique une amélioration rapide de la situation. Le Conseil fédéral propose simplement une sorte de récompense, par ex. en donnant la préférence à certains véhicules lors d'achats par l'état. Ce n'est pas suffisant. Il faudrait par conséquent examiner avec soin si les bases juridiques actuelles permettraient d'introduire aujourd'hui déjà des mesures efficaces dans ce domaine; si ce n'est pas le cas il faudrait élaborer de nouvelles bases juridiques dans ce sens. Serait-il indiqué d'attendre la loi sur la protection de l'environnement ou vaudrait-il mieux établir une base séparée pour la circulation routière? Cette question devrait aussi être examinée. On pourrait penser par ex. à une différenciation des tarifs douaniers.

Interdépendance des diverses séries de mesures

La Société suisse pour la protection du milieu vital a demandé à plusieurs occasions, par ex. dans son catalogue de mesures "Transports et habitat" pour maintenir la qualité de l'environnement, que soient prises des séries de mesures interdépendantes. Le rapport du Conseil fédéral a le défaut de ne pas mentionner pratiquement les problèmes complexes de l'interdépendance et de l'effet synergétique des diverses séries de mesures. Tout en comprenant que le rapport soit limité au domaine en cause, il faut souligner que toutes les mesures touchant l'environnement devraient en principe toujours être examinées dans leur ensemble, si possible; ainsi la prise en considération d'un seul secteur apparaîtra régulièrement unilatérale et inadéquate.

La Société suisse pour la protection du milieu vital regrette en particulier que le Conseil fédéral ne propose pas de développer les moyens de transport publics, moins nuisibles à l'environnement et, dans ce cadre, de mettre davantage l'accent, dans les dépenses du secteur public en matière de communications, sur les moyens de transport publics et non plus, comme ce fut le cas jusqu'ici, sur la construction de routes. Sinon nous continuerons à courir le risque à long terme que l'augmentation quantitative de la circulation individuelle réduise à néant l'amélioration obtenue par le renforcement des mesures contre les émissions.

Zollikon, le 7 février 1975