

LE PROGRAMME EN 33 POINTS DE L'ASS

Exigences minimales, réalistes et adaptées à notre temps, concernant les "mesures indiquées ...en vue d'empêcher le bruit, la fumée, l'odeur, ainsi que les autres effets nuisibles ou incommodants qui résultent des véhicules"* que doit prendre le Conseil fédéral.

*Extrait de: Loi sur la circulation routière LCR, titre II, paragraphe 1, article 8.

Il ne s'agit pas ici de proposition pour de nouvelles lois, mais simplement de faire observer une loi existante, dans le sens du respect de l'Etat de droit, par le Département fédéral de Justice et Police.

1. Chaque modèle de véhicule à moteur doit (pour autant que les limites exigées sous point 4 pour 1980 par l'ASS ne soient pas aujourd'hui déjà atteintes ou inférieures) dès le 1.1.77 produire 2 décibels (dBA) de moins qu'au moment de son homologation de modèle sur la base des larges valeurs limites admises jusqu'à aujourd'hui.

Il faut éviter que le laps de temps jusqu'à l'entrée en vigueur des nouvelles valeurs limites de bruit (1.1.77) soit utilisé pour rendre un véhicule plus bruyant, en mettant à profit la grande marge qui lui reste jusqu'à l'atteinte de l'ancienne et même de la nouvelle valeur limite de bruit:

plus de 80 % des voitures de tourisme actuellement en circulation ne dépassent pas les valeurs limites de bruit stipulées par le Conseil fédéral pour le 1.1.77. En toute légalité, elles pourraient même produire jusqu'à 7 décibels de plus (environ 60 % plus de bruit, la progression des décibels étant logarithmique)!

2. La classification des modèles est à perfectionner. Selon le Conseil fédéral, un Snowmobile est un motocycle, un appareil de travail monté sur un véhicule est assimilable à ce véhicule; il n'est fait aucune différenciation entre des tracteurs agricoles et un gigantesque train routier. Cela n'est pas équitable.
3. Valeurs limites de bruit plus basses dès le 1.1.77 (plus réalistes que celles exigées par le Conseil fédéral - resp. le Dpt féd. de Justice et Police) pour les véhicules nouvellement immatriculés resp. pour les homologations de modèles. Selon le modèle du véhicule, 1-7 dBA en moins.
4. Valeurs limites de bruit plus basses dès le 1.1.80 (ni le Conseil fédéral ni le DFJP n'ont abordé ce point) pour les véhicules neufs; jusqu'à 5 dBA en moins, selon la catégorie - un second pas, déterminant, donnant 5 ans à l'industrie pour construire et équiper leurs produits de telle façon que nos zones urbaines soient de nouveau habitables également par ceux qui n'ont pas la possibilité de se retirer "au vert" ou qui ne souffrent pas de troubles auditifs les rendant insensibles au bruit.
5. Dès le 1.1.78 pour les véhicules lourds et légers déjà en circulation, immatriculés en 1974 ou avant, devront être valables les (généreuses) limites que propose le Conseil fédéral, dans son rapport du 20.11.74, pour les nouvelles immatriculations dès le 1.1.77.

Seuls les véhicules très bruyants seront touchés par cette mesure - les autres se tiennent déjà actuellement dans les limites données par le Conseil fédéral.

Entourer le moteur de matériel absorbant le bruit et monter des pots d'échappement r é e l l e m e n t silencieux ne pose pas de problème, ni financier ni technique.

6. Introduire dès le 1er janvier 1976 le 40 km/h dans les localités, en tant que mesure de lutte la plus efficace contre le bruit causé par les véhicules, à court et à moyen terme, immédiatement réalisable...apportant des avantages économiques, écologiques et humanitaires et aucun désavantage.

7. Mesure immédiate: 40 km/h à l'intérieur des localités dans tous les quartiers résidentiels et zones de repos (au strict minimum de 20.00 à 06.00 heures jours ouvrables, dimanches et jours fériés sans interruption!).

Aucune des 3070 communes suisses ne doit plus avoir à se battre avec l'Office de Circulation compétent pour introduire des conditions de trafic humaines dans les quartiers résidentiels... pour ne les obtenir qu'après que cinq enfants aient été tués.

8. Les manifestations dites de sport motorisés sur le territoire suisse contreviennent aux art. 94/95 de l'CCR et sont à interdire immédiatement: la pratique d'une conduite suscitant bruit, émission de gaz d'échappement, risques, consommant beaucoup d'énergie inutilement n'a pas de place dans notre pays fier de ses traditions humanitaires.

9. Le Conseil fédéral doit user de son influence auprès de la SSR (TV!) pour faire cesser les reportages sur les manifestations de sport motorisés à l'étranger.

10. Les essais officiels avec différentes vitesses de pointe pour la recherche des valeurs de bruit (et de gaz d'échappement) ne doivent plus être entrepris dans le mépris des données psychologiques et techniques... tout au moins le DFJP ne doit plus entreprendre ces mesures telles quelles et/ou les interpréter superficiellement.

11. Les pots d'échappement doivent dorénavant être faits de matériel résistant, garanti pour une durée de vie minimum de 3 ans, resp. 100'000 km - comme il s'en trouve depuis longtemps sur le marché.

La prescription doit être valable pour les voitures neuves dès le 1.1.77. Au moment où, sur les voitures déjà en circulation, les anciens pots d'échappement devront être remplacés, il faudra utiliser le matériel cité.

12. Les tubes d'échappement ne doivent plus dépasser le véhicule sur le dessus: leur sortie ne doit plus être dirigée vers le haut.
13. Portes, couvercles de coffre etc. ne devront pas émettre, lors de l'ouverture ou de la fermeture, plus de 70 dBA (également lors d'un usage sans égards).
14. Les véhicules neufs ne doivent être équipés qu'avec des tachymètres dont l'indication des vitesses ne dépasse pas de 20 % la vitesse maximum autorisée en Suisse - il faut en finir avec le jeu des indications mensongères. et l'incitation à des excès de vitesse.
15. Interdiction de rouler de nuit (20-06 heures) et le dimanche pour les véhicules non-utilitaires particulièrement bruyants (pour les véhicules utilitaires, cette interdiction existe depuis longtemps).

Celui qui conduit un véhicule extrêmement bruyant ne doit pas se trouver sur la route dans un temps où enfants et adultes cherchent le sommeil ou le repas.

16. Les prescriptions concernant les gaz d'échappement pour les véhicules neufs doit au moins correspondre à celles des pays qui fabriquent des véhicules automobiles et dont les valeurs limites sont les plus sévères. Le Conseil fédéral doit aller plus loin encore, s'il en voit la possibilité dans la technique de l'épuration des gaz.

17. Jusqu'au 1.1.76 le Conseil fédéral doit établir de quel dispositif d'épuration des gaz doivent être munis, jusqu'au 1.6.77, les véhicules immatriculés en 1973 et précédemment.

En d'autres termes: les véhicules immatriculés doivent ultérieurement être apportés, au minimum, à l'état qui est par exemple, celui des mêmes véhicules qui sont exportés aux USA depuis longtemps.

18. Dès le 1.1.77, seule la benzine normale sera vendue en Suisse - sur 2 colonnes: exempte de plomb et à faible teneur en plomb (c'est-à-dire au niveau minimum de n'importe quel pays producteur de voitures: République fédérale p.ex. 0.15 g/lit dès le 1.1.76. Suisse: 0.4 g/lit).

Le Conseil fédéral veillera à ce que le plomb ne soit pas remplacé par d'autres substances tout aussi toxiques.

19. Moins on brûle de carburant, moins il y aura de gaz d'échappement. En conduisant plus lentement, la quantité de carburant consommée est moindre: 40 km/h dans les localités, 80 km/ en dehors des localités, 110 km/h sur les autoroutes. Avec tous les avantages inhérents et aucun désavantage.

20. Jusqu'au 1.1.78, tous les véhicules en circulation et les nouvelles immatriculations (exceptés les deux roues et les tracteurs) devront être équipés d'un dispositif de stop et start automatique: économie d'argent pour le conducteur et de nuisances pour l'environnement.

Couper le moteur et le remettre en marche ne pose alors plus aucun problème pour le véhicule et le conducteur; non seulement le démarrage n'en est pas retardé mais il est accéléré.

Pour la branche automobile, touchée par la récession, du travail et des gains bienvenus.

21. L'art. 34 OCR ("Ordonnance sur la circulation routière") (arrêt du moteur) doit être revu. "Courte halte" doit être précisé dans ce sens: "Haltes de 10 secondes et plus". "Sauf si le démarrage doit en être retardé" est à biffer; des voitures dont le démarrage pose chroniquement des problèmes ont leur place à l'atelier de réparation, pas sur la route.

22. L'inutile petit mot dans l'art. 33 a) OCR: "Il est interdit de chauffer et de faire tourner inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt" est à biffer.

Cette manière de faire est toujours inutile et en outre préjudiciable au moteur et à l'environnement. Un véhicule à l'arrêt doit avoir son moteur arrêté.

23. Introduction de la phase orange (couplée avec le rouge) avant le vert, dans toute la Suisse (comme c'est le cas dans quelques cantons et dans des pays voisins).

L'apparition subite du vert crée souvent chez les conducteurs et les conductrices la crainte que le conducteur qui les suit ne s'énerve d'un éventuel retard au démarrage.

24. La Confédération doit prélever un impôt basé sur les nuisances au point de vue bruit et gaz d'échappement et garantir un rabais correspondant. P.ex. une taxe de base de frs 2'000.- pour un véhicule produisant 85 décibels (A) et plus - et 100 francs de rabais pour chaque décibel en moins. Le possesseur du véhicule le plus silencieux ne paierait pas cet impôt.

Dans l'espace de 2 ans, la Confédération devrait étendre ce système allant dans le sens de la protection de l'environnement à l'émission des gaz d'échappement.

Si une base légale faisait défaut pour cet impôt pollueur-payeur, il faudrait immédiatement la créer.

25. Les recettes nettes de ces impôts sur les nuisances devraient être utilisés pour la construction et autres mesures de réparation des nuisances du trafic (par exemple parois et remblais de protection contre le bruit, tunnels souterrains etc.).
26. Le DFJP doit obliger le fabricant resp. l'importateur à retirer de la circulation et à remettre en état, conformément à l'homologation, tout véhicule en vente ne correspondant pas, de façon générale ou sur un point particulier, à l'homologation faite en son temps et contrevenant aux prescriptions.
27. L'homologation des modèles doit être répétée périodiquement, au moins tous les 6 mois resp. toutes les 3'000 pièces du modèle homologué. Le DFJP n'examine pas un modèle fourni spécialement par l'importateur, mais un exemplaire en vente sur le marché.
Les vendeurs doivent être engagés à mettre gratuitement à disposition un véhicule pour l'homologation ultérieure. Les frais sont à la charge de l'importateur.
28. Les résultats des homologations de modèles, pour le moins en ce qui concerne les émissions de bruit et de substances toxiques des gaz d'échappement, ne doivent pas être tenus secrets par le Département fédéral de Justice et Police (sous l'appellation de "secret de service"). Ils doivent être accessibles à chacun.
29. Le Conseil fédéral doit annoncer aujourd'hui que, dès le 1.1.77, il devra être fait mention, dans tous les moyens publicitaires, des émissions bruit et gaz d'échappement selon le résultat de l'homologation des modèles. Ce qui est valable pour un nettoyeur pour WC (selon la loi sur les toxiques) a au moins autant d'importance pour les véhicules à moteurs.

30. Le DFJP doit publier trimestriellement, en tant qu'information aux consommateurs, une liste des véhicules sur le marché: marque, modèle, CV, date et numéro de l'homologation des modèles, valeurs limites de bruit et gaz d'échappement selon la catégorie de véhicule, et valeurs effectivement mesurées pour les véhicules concernés dBa, CO, HC et NOX ainsi que (pour les voitures soumises à l'homologation dès le 1.1.77) la consommation de carburant au nombre de tours de l'homologation. En outre: émissions de fumée pour les véhicules Diesel.
31. Pour faciliter le travail de la police et pour ne pas laisser impunis les auteurs de bruit etc. pris en flagrant délit, le catalogue des amendes doit aussi être utilisé pour punir des contraventions aux très raisonnables articles 33 et 34 OCR sur place.
32. Le Conseil fédéral ne doit pas intéresser la branche automobile au contrôle périodique des véhicules en 1978 seulement et seulement éventuellement, mais cela doit se faire absolument: les services officiels sont surchargés, sans espoir d'amélioration (déjà on ne fait plus les examens de bruit!) - la branche de l'automobile se plaint en outre d'une récession... et il faudrait lui donner un sentiment de co-responsabilité dans le fait que les véhicules en circulation soient bien entretenus.
33. Le Conseil fédéral doit donner à ses département la consigne de favoriser les modèles les plus favorables au point de vue d'émission de bruit et gaz d'échappement lors de l'achat de véhicules. En second lieu, la consommation minimale de carburant, la durée de vie et la sécurité des véhicules doivent aussi entrer en ligne de compte.

Pour autant qu'ils n'influencent pas défavorablement la capacité de l'armée, ces critères doivent aussi s'app-

liquer à l'achat des véhicules militaires.

La Confédération devrait user de son influence pour inviter les cantons et les communes à adopter les mêmes critères pour l'achat de véhicules.

*

Le rapport DFJP soumis au débat n'est pas digne du Conseil fédéral et de notre pays. C'est un essai p o u r f a i r e "c o m m e s i" quelque chose était tenté dans le secteur des catastrophiques nuisances causées par les véhicules à moteur.

Le DFJP y préconise des mesures qui, grosso modo, ne sactionnent même pas l'état existant pour ne pas parler de la promotion d'une tendance vers des véhicules causant moins de torts à l'environnement.

Le rapport est fait de telle façon que les fabricants devront rendre les véhicules les plus bruyants un tout petit peu moins bruyants, ceux qui se trouvent dans la moyenne n'ont pas à faire d'efforts alors que les véhicules relativement peu bruyants pourront même produire, dès le 1.1.77, 60 % plus de bruit qu'actuellement, resp. depuis des années!

L'annulation de l'absurde clause d'exception de la mesure de bruit aux 3/4 de la puissance utile pour les voitures dites sportives et les puissantes motos est à saluer, sans qu'on puisse toutefois l'applaudir comme une prestation spéciale du DFJP, qui n'a fait que réparer une erreur qu'il avait lui-même suscitée il y a 6 ans. L'étonnant est que ces véhicules dits sportifs soient encore autorisés, après le 1.1.77, à produire toujours plus de bruit (2 dBA = 15 %) que les véhicules "normaux".

A aucun moment le rapport n'embrasse l'étendue du problème des véhicules à moteur dans son ensemble, lui donnant l'immense importance que revêt le maintien (resp.

la réparation) de la santé humaine et du bien-être ainsi que de l'habitabilité de nos zones de résidence et de repos, idée nettement formulée dans la LCR art. 8.

Le rapport chemine à tout petits pas. Le véhicule à moteur en subira une dégradation de "produit à jeter" encore plus accentuée: celui qui désire posséder un véhicule correspondant au stade le plus récent des prescriptions, "améliorées" à petits pas, concernant le bruit et les gaz d'échappement, celui-là devra acheter une voiture neuve tous les ans ou tous les 2 ans!

Aujourd'hui, grâce à une légifération et à une application des lois existantes d'une mollesse sans égale pendant des années (ou plutôt des décennies!) les véhicules à moteur sont d'une construction erronée et représentent ici comme ailleurs le problème bruit no 1. Et ils occupent une place prépondérante, au point de vue qualitatif, dans la pollution de l'air.

Renverser le mouvement, faire passer l'idée du véhicule à moteur en tant que moyen pour les transports nécessaires, avec des nuisances minimales pour l'environnement est dans les possibilités du DFJP qui dispose des bases suffisantes de la constitution et les lois... et qui a le devoir d'appliquer ces lois.

Il s'agit d'adapter ces lois en prescription et ordonnances actuelles et de veiller à ce qu'elles soient respectées.

Si la Fondation ASS est dans l'erreur:

- si le bruit des véhicules à moteur est un bienfait pour la santé et procure un sentiment de bien-être

- si le monoxyde de carbone, les hydrocarbures, l'oxyde azoté, l'essence non brûlée, le plomb etc. sont des agents de la lutte contre le cancer, renforcent le coeur, les muscles, les os et le cerveau

- si l'exode des centres d'habitation traditionnels, vieux de plusieurs siècles, suivi d'urbanisation de la campagne par des cités dortoirs pour les fugitifs de ces villes n'a lieu que parce que les gaz d'échappement et le bruit des véhicules à moteur, bénéfiques pour la santé et le bien-être, ne sont pas en quantité suffisante

...alors la Fondation ASS demande pardon et souhaite que des mesures pour une réelle réduction des émissions des véhicules à moteur ne soient pas prises - comme le suggère le Département fédéral de Justice et Police dans le rapport du CF.

Fondation Action Suisse Saine (ASS)

Bienne, juin 1975