

L'air — c'est pas rien!



**Information de base
sur l'initiative fédérale populaire contre
la pollution de l'air par les véhicules
à moteur (initiative ALBATROS)**

Auteur: Hubert Ruf

Votation populaire du 25 sept. 1977

Une affaire concernant chacun. Personnellement. C'est pourquoi il appartient au peuple de décider.

Notre initiative populaire contre la pollution de l'air par les véhicules à moteur (Initiative Albatros) a été dernièrement traitée par le Conseil national et celui des Etats. Dans les deux chambres, le voeu a été émis que l'initiative soit retirée puisque le programme du Conseil fédéral relatif aux gaz d'échappement poursuit pratiquement les mêmes objectifs, avec toutefois des délais plus larges.

Si les responsables avaient pu nous convaincre du sérieux de leur politique en ce qui concerne les gaz d'échappement, nous aurions été tout à fait d'accord de discuter le retrait de notre initiative. Les débats au sein des chambres ainsi que le message du Conseil fédéral du 8.9.1976 nous font toutefois craindre que, sous l'effet de pressions des milieux économiques intéressés, le programme prévu ne soit jamais mis en pratique. Comment une réduction par étape des composants dangereux des gaz d'échappement peut-elle être réalisée jusqu'en 1982 si les Autorités ne sont même pas en mesure d'imposer aux constructeurs de voitures la publication spontanée des valeurs concernant les gaz d'échappement émis par leurs modèles?

Il est incompréhensible que l'utilisation de technologies permettant de désintoxiquer les gaz d'échappement des véhicules à moteur puisse être continuellement freinée par une poignée d'hommes d'affaires au détriment d'une hygiène saine de l'air. Chaque année, de nombreuses automobiles toutes plus belles et plus confortables les unes que les autres, sont mises sur le marché. Par contre, en Europe, il semble qu'on ait bien le temps de développer des moteurs pauvres en gaz d'échappement, ceci au détriment de la population souffrant des ces gaz d'échappement. Ceci est d'autant plus vrai qu'un constructeur japonais a prouvé que depuis 1974, les valeurs minimales exigées par l'initiative Albatros pouvaient techniquement être atteintes sans problème.

La pollution croissante de l'air, élément vital puisque chaque adulte respire au moins 7000 litres par jour, représente une expérience dangereuse pour laquelle personne ne veut ou ne peut prendre de responsabilité. Quelle est la personne qui serait en mesure de connaître dans tous les détails et avec certitude les effets qu'on à long terme les substances toxiques contenues dans l'air sur l'Homme et la Nature??

Si l'homme moderne croit, dans sa supériorité, de pouvoir tout contrôler, il commet une erreur fatale qui peut lui coûter très cher. L'accroissement extrêmement sensible des maladies dues au cancer ces dernières décennies n'est qu'un exemple parmi tant d'autres.

Nous ne sommes longtemps pas des gens émotifs haïssant l'automobile. Nos considérations ne touchent que la construction du moteur car nous sommes persuadés que la technique devrait ici s'adapter le plus rapidement possible aux besoins de l'humanité. Cela est même possible, surtout en ce qui concerne le problème de la désintoxication des gaz d'échappement, sans que l'industrie automobile ait à subir de dommages financiers.



L'initiative Albatros n'a aucun rapport avec l'argent et la politique. Elle ne tient compte que de l'Homme, dont la santé morale et physique est en jeu. Une décision de cette importance doit donc être prise par le peuple et la comité a décidé à l'unanimité de ne pas retirer l'initiative ALBATROS.

Les chances de l'initiative reposent sur le bon sens de l'électeur.

23 faits qui parlent tout seuls

Lisez ces quelques lignes et réfléchissez-y cinq minutes!

Tous ceux qui critiquent notre initiative concernant la pollution de l'air par les véhicules à moteur font volontiers allusion au fait qu'ALBATROS — vu sous l'aspect formel — n'entre pas dans le concept de la constitution fédérale et que les délais exigés sont trop courts pour qu'elle puisse être traitée par les Chambres. Les arguments donnés ci-après ont pour objectif de faire ressortir quelques faits importants ayant beaucoup de poids et qui, par conséquent, doivent absolument être pris en considération lors de l'étude et du jugement de l'initiative.

1. Chacun sait que l'air est l'élément vital le plus important pour l'Homme. Sans lui, un être humain ne peut pas vivre plus de trois minutes.
2. Chacun sait que la volume d'air de notre planète est limitée.
3. Chacun sait qu'actuellement environ 300 millions de véhicules à moteur circulent sur la terre en chargeant l'atmosphère d'une grande quantité de substances nocives et donc profondément co-responsables de la dégradation globale de la qualité de l'air.
4. Chacun sait que le moteur à explosion d'un véhicule peut être assimilé à une fabrique produisant 200 produits chimiques différents.
5. Chacun sait que les produits principaux contenus dans les gaz d'échappement tels que le monoxyde de carbone, les hydrocarbures, les oxydes azotés et le plomb sont nocifs pour la santé.
6. Chacun sait que la science connaît très peu les effets à long terme des produits toxiques et des interactions de ces produits les uns sur les autres.
7. Chacun sait que la pollution de l'air est co-responsable de beaucoup de maladies chroniques dont les effets apparaissent après de nombreuses années.

8. Chacun sait que chaque année de nombreux dommages aux conséquences financières graves sont provoqués par la pollution due aux véhicules à moteur, que ce soit par des frais de guérison et de médecin, des absences et des dégâts matériels subis par les bâtiments, etc.

9. Chacun sait qu'actuellement plus de 2 millions de véhicules circulent en Suisse (sans les 667 000 vélos-moteurs), ce qui donne une densité de 50 véhicules au km².

10. Chacun sait qu'un être humain adulte respire au moins 7000 litres par jour. Vous est-il égal de savoir quelle est la composition de l'air que vous consommez?

11. Chacun sait que dans l'intérêt de tous les êtres vivants de cette planète, le problème de la pollution de l'air par les véhicules à moteur ne doit pas être résolu demain ou après-demain, mais tout de suite, aujourd'hui, même si une voiture "désintoxiquée" coûte 400 francs de plus.

12. Chacun sait que la peuple suisse a accepté en 1971 à une forte majorité l'article 24 septies de la Constitution, dont le premier alinéa est:

"La Confédération édicte les prescriptions nécessaires à la protection de l'Homme et de son environnement naturel contre les influences nocives et néfastes. Elle combat en particulier la pollution de l'air et le bruit."

13. Chacun sait que malgré que cet article représente une obligation précise, la situation en ce qui concerne l'hygiène de l'air continue à se dégrader.

14. Chacun sait que le programme prévu par le Conseil fédéral ne l'engage absolument pas juridiquement et qu'il représente seulement une "déclaration d'intention sous la forme d'un programme".

15. Chacun sait que les Autorités concernées, malgré une motion au Conseil national, n'ont pas encore pu obliger les constructeurs étrangers à publier les valeurs de gaz d'échappement de leurs différents modèles.

16. Chacun sait que personne ne veut prendre la responsabilité des effets peut-être catastrophiques produits par l'augmentation de la pollution de l'air.

17. Chacun sait que la désintoxication efficace des gaz d'échappement produits par les moteurs est techniquement possible depuis longtemps.

18. Chacun sait que les véhicules à moteur européens à destination des U.S.A. sont équipés depuis 1968 de dispositifs de désintoxication. En Europe, grâce à une législation insuffisante, on continue à vendre des voitures sans désintoxication des gaz d'échappement!

19. Chacun sait que les exigences contenues dans l'initiative ALBATROS étaient réalisables déjà en 1974 au moment du dépôt. Les délais demandés ne sont donc pas utopiques tant sur le fond que sur le plan technique.

20. Chacun sait que si l'initiative est acceptée, les délais écoulés seront valables rétrospectivement et que le législateur devrait agir sans tarder dans les sens des postulats ALBATROS.

21. Chacun sait que nous ne sommes pas des personnes haïssant l'automobile et que cette initiative a été lancée parce que nous ne pouvons pas supporter plus longtemps la façon déraisonnable et bornée avec laquelle est traité cet élément vital qu'est l'air!

22. Chacun sait que pour nous, l'initiative populaire est le seul moyen légal d'aboutir à nos fins.

23. Enfin, chacun sait qu'ALBATROS n'est pas seulement soutenue par une population souffrant des effets produits par les gaz d'échappement, mais également, et toujours en plus grand nombre, par des personnalités et des organisations connues, car elles ont admis que malgré le droit fondamental d'avoir un air propre, la pollution de l'air par les véhicules à moteur augmente de façon inutile depuis des années.

ALBATROS est une question de principe, d'opinion. Celui qui ne vit pas selon la devise "Après nous le déluge" ne peut pas, lors de la votation du 25 septembre, renoncer à apporter tout le soutien que cette initiative mérite dans la situation actuelle.

A propos: savez-vous que pendant les cinq minutes que vous avez consacrées à la lecture de cet argumentaire

5500 kilos de monoxyde de carbone

500 kilos d'hydrocarbures

780 kilos d'oxydes azotés et

15 kilos de plomb

ont été rejetés dans l'atmosphère en Suisse par les véhicules à moteur qui y circulent. Si une partie infime de cette quantité était dirigée dans un local fermé de grandeur moyenne dans lequel vous vous trouveriez, vous auriez entre-temps certainement déjà perdu la vie sous l'effet du monoxyde de carbone.



Motifs de l'initiative-histoire de vous faire une idée personnelle

En éditant cette orientation notre comité a voulu permettre à chacune et à chacun de se faire une idée personnelle avant la votation relative à cette initiative. En outre, nous désirons également exposer à toutes les personnes et sociétés intéressées par la question — partisans et détracteurs d'ALBATROS — les bases de cette initiative. D'autre part, nous nous sommes efforcés de contrôler l'exactitude de toutes les données et de les présenter avec la plus grande objectivité possible. Il ne nous sera d'ailleurs pas possible, pour des raisons personnelles et financières, de conduire une campagne conséquente ou de tenir tête à des adversaires financièrement forts. Aussi, nous espérons que le lecteur trouve intérêt à étudier cette information de base et, s'il est d'accord avec son contenu, d'exposer nos desiderata auprès de groupements grands ou petits.

But de l'initiative

En septembre 1974, l'initiative ALBATROS a été déposée à Berne avec 53 000 signatures valables. Cette initiative lancée par un petit comité non politique a pour objectif essentiel de réduire de manière efficace les composants nocifs des gaz d'échappement des nouveaux véhicules à moteur à essence, de rendre plus sévères les prescriptions concernant les fumées émises par les moteurs Diesel et de limiter les émissions nocives des moto-cyclettes et des vélos-moteurs.

Les composants des gaz d'échappement

Le moteur à explosions d'un véhicule peut être assimilé à une "fabrique" qui produirait plus de 200 produits chimiques. Les substances les plus importantes rejetées par les moteurs à essence et Diesel sont le monoxyde de carbone, les hydrocarbures, les oxydes azotés, le plomb, de la poussière et de la suie. Le département fédéral pour la protection de l'environnement a indiqué qu'en 1975, les quantités de substances nocives rejetées dans l'atmosphère en Suisse étaient les suivantes:

Monoxyde de carbone	470'000 tonnes
Hydrocarbures	40'000 tonnes
Oxydes azotés	61'000 tonnes
Plomb	1'200 tonnes

Même en ne tenant pas compte des autres composants des gaz d'échappement et des nombreux agents de pollution de l'air, il faut admettre que l'espace dans lequel nous vivons est déjà bien chargé rien que par les 4 substances citées. En Suisse, depuis 1972 l'effectif des véhicules à moteur a augmenté à plus de 2 millions d'unités. Actuellement, environ 300 millions de véhicules à moteur sont en service sur la planète. On ne peut donc plus contester qu'une grande partie de la pollution totale de l'air est à mettre sur le compte de l'automobile. Dans les pays où la densité du trafic est grande



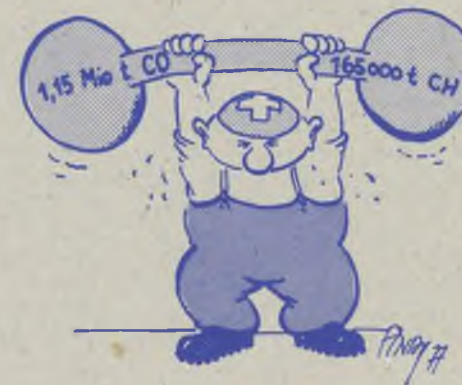
(p.ex. en Suisse) il est donc compréhensible que le préjudice porté à la santé de l'Homme par les gaz d'échappement nocifs soit également le plus grand.

Inhalé, le *monoxyde de carbone* modifie la composition du sang, provoque la fatigue et réduit — également chez l'automobiliste — la capacité de réaction de l'acuité visuelle. En outre, il est la cause de certaines maladies du coeur et de troubles circulatoires. Il est mortel à haute concentration. Le monoxyde de carbone n'est pas perçu par les sens de l'Homme ce que le rend particulièrement dangereux.

Certains *hydrocarbures* rejetés par les gaz d'échappement sont cancérogènes.

Des concentrats élevés en *oxydes azotés* provoquent des troubles aux organes respiratoires comme la bronchite et attaquent les yeux.

Le *plomb* se dépose dans l'organisme humain soit directement par l'air inhalé ou indirectement par des aliments contaminés. De faibles quantités suffisent déjà à détériorer le foie et les reins, à empêcher la production de globules rouges, à déranger l'assimilation ou à provoquer des névrites ou l'inflammation des intestins. Pris en grande quantité, le plomb est mortel.



La pollution de l'air: un agent pathogène

Nous connaissons également tous très bien les troubles caractéristiques provoqués par la pollution toujours plus accentuée de l'air, telles que maux de tête, nausées, manque d'appétit, nervosité, insomnies, dérangements de l'appareil digestif etc... Ces troubles se rencontrent surtout dans les régions urbaines et ce n'est certainement pas un hasard si ces régions se dépeuplent de plus en plus. Dans les villes particulièrement touchées on étudie désespérément toutes les solutions possibles voire impossibles. A Tokio par exemple on a même mis en place des automates à oxygène. En introduisant une pièce

de monnaie il est alors possible de consommer un air meilleur pendant quelques minutes! Il est en outre intéressant de savoir que la concentration maximale en gaz d'échappement se trouve à 75 cm du sol, à la hauteur d'un petit enfant.

Ces troubles dus à la pollution de l'air et ressentis immédiatement mis à part, il existe également des lésions provoquées par des **maladies chroniques** qui se déclareront après 10 ou 20 ans. **Ceci est particulièrement tragique car, alors que les germes des maladies incurables sont déjà dans son corps, l'Homme se croit toujours en bonne santé.** L'effet à long terme de certains polluants de l'atmosphère est encore trop peu connu pour que l'on puisse minimiser les dangers existants. Il est vraiment temps de se rendre compte que la bronchite chronique, la pneumonie, l'asthme et la tuberculose **sont en relation étroite avec le degré de pollution de l'air.** Des études comparatives ont démontré qu'en Grande-Bretagne, pays industriel par excellence, la mortalité due à la bronchite est 20 à 50 fois supérieure à la Scandinavie, pays moins peuplé. En Suisse, il y avait 150 000 personnes atteintes de bronchite déjà en 1973. On pense que les benzo-pyrènes rejetés également par les moteurs sont cancérogènes et certainement responsables de l'augmentation d'env. 30 fois des cas mortels dus au cancer des poumons et des bronches depuis 1930. Dans ce même contexte, deux médecins suisse ont découvert que le risque de tomber malade et de mourir du cancer est 9 fois plus élevé pour les personnes habitant en bordure d'une route cantonale que pour les personnes résidant loin du trafic.

Effet des substances toxiques dans l'air

Tout comme il est difficile de prévoir les effets à long terme de certains polluants, la répercussion sur la santé du mélange de plusieurs substances diverses dans l'air est tout aussi difficile à étudier. Dans certains cas, les polluants réagissent les uns sur les autres et forment des substances secondaires. La rencontre de divers toxiques dans l'air peut en outre renforcer l'effet produit par une seule substance. L'effet total des imissions peut donc être bien supérieur à la somme des substances prises isolément. Il est donc extrêmement délicat de fixer des "valeurs limites admissibles" pour des substances bien déterminées. Cette limitation ne devrait donc pas être effectuée quand le mélange a déjà eu lieu mais plutôt à l'émission c'est-à-dire là où les substances sont produites.

Préjudices causés à l'économie nationale

Le préjudice causé à l'économie nationale par la pollution grandissante de l'air est énorme. Frais de traitement, absences du poste de travail, dégâts matériels causés aux plantes et aux animaux, l'usure prématurée des matériaux (rouille des carrosseries, couches de peinture qui s'écaillent etc...) dégâts aux cultures, dégradation d'immeubles etc..., tout cela coûte des millions par année à notre économie. Après avoir calculé que les dégâts annuels se montent à 11-13 milliards de Dollars, les USA investissent chaque année 3 milliards de Dollars en faveur de l'hygiène de l'air. Il est donc très étonnant pour ne pas dire incompréhensible que le Conseil fédéral dans son message du 8.9.1976 relatif à l'initiative "Albatros" parle de "préjudices majeurs pour la politique commer-

ciale de la Suisse, la branche automobile et l'industrie d'exportation." Si l'on réfléchit bien, ces "préjudices majeurs" peuvent être facilement remis en question et il nous est difficile de penser que personne à Berne se soit déjà préoccupé de déterminer le montant des dégâts provoqués par la pollution de l'air.

La volume d'air de notre planète est limitée

Un moteur à combustion ne produit pas seulement des gaz d'échappement mais utilise encore de l'oxygène pour pouvoir fonctionner. Les besoins en oxygène se sont élevés de façon tellement abrupte que les spécialistes craignent des modifications graves de l'équilibre de l'air, d'autant plus qu'à l'augmentation de la consommation en oxygène correspond une diminution de la production par la nature due à l'élimination de plantes et surtout par la destruction de micro-organismes dans le cadre de la pollution des mers sur le plan mondial. Le déficit annuel en oxygène de la Suisse se situe entre 4 et 7 millions de tonnes, celui des USA atteint déjà 1,75 milliards de tonnes. D'autre part, les machines consommant de l'oxygène ont, par la combustion de substances fossiles depuis les débuts de l'industrialisation, produit tant de gaz carbonique que le teneur en CO₂ de l'air a déjà augmenté de 12%. Les effets sur l'économie mondiale provoqués par les modifications du climat et de la température ne peuvent être qu'estimés.

Du point de vue de la pollution globale de l'air nous sommes sur le point de nous lancer dans une expérience dont les conséquences sont inconnues et pour laquelle personne ne veut ou ne peut prendre de responsabilités. Nous risquons de devoir payer très cher si nous ne devenons pas immédiatement un peu plus raisonnables.

Les dangers ne doivent pas non plus être minimisés ou considérer les faits comme étant des "émotions". L'Homme ne fait alors que tricher avec lui-même. Il en est parfois même conscient car il sait pertinemment par ex. qu'un moteur tournant dans un garage fermé représente pour lui un danger mortel. Il sait aussi que le volume de l'atmosphère tout comme celui du garage est limité et que tous, être humains, animaux et plantes, vivent dans cet immense garage avec 300 millions de véhicules à moteur et un nombre infini de cheminées d'usine et de chauffage. Il ne reste plus qu'à déterminer si ces êtres vivant dans ce "garage mondial" vont périr parce que l'air sera saturé de toxiques ou parce qu'il n'y aura plus d'oxygène.

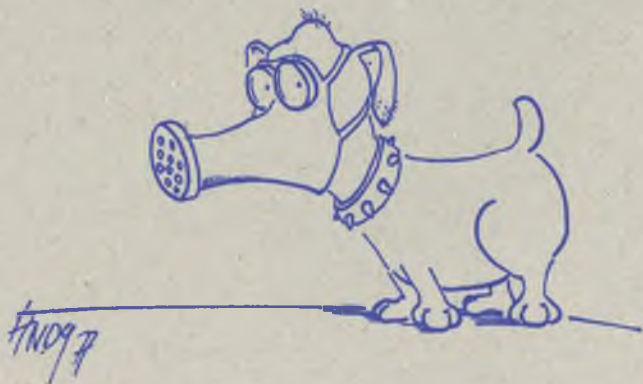


Les mesures d'urgences — une nécessité

Le temps de prendre des mesures efficaces devient de plus en plus restreint. Chacun comprenant ce contexte sait tout de suite que seules des mesures immédiates prises au niveau des sources émettant des matières polluantes peuvent avoir des chances de succès. Il est donc peu judicieux de placer des automates à oxygène, de construire les poussettes 50 cm plus hautes ou de se contenter d'effectuer des mesures spéciales et d'établir des valeurs limites du mélange air-toxiques. L'initiative populaire ALBATROS est notre proposition permettant d'attaquer le problème par sa base.

Les premières mesures radicales contre la pollution de l'air par les véhicules à moteur ont été prises en avril 1960 en Californie. Ici, le législateur publia la loi "Auto Smog" qui obligeait les constructeurs de voitures à trouver des moyens appropriés pour désintoxiquer les gaz d'échappement. Ce succès californien et le fait que le problème de "l'autosmog" était devenu le problème nationale des USA firent que le législateur fédéral entreprit, dans le cadre de l'"Air Quality Act of 1967", une lutte énergique et conforme à un objectif contre les gaz d'échappement des voitures. Des contrôles sévères et des amendes élevées firent que les chercheurs, spécialistes des gaz d'échappement, collaborèrent, de façon un peu forcée, à l'amélioration de la qualité de l'air. Les valeurs limites des émissions aux USA étaient et sont toujours valables aujourd'hui pour les voitures importées d'Europe. Nous sommes donc en face d'un fait extrêmement désagréable. En effet, depuis 1968 les voitures européennes exportées aux USA doivent être équipées de dispositifs anti-polluants tandis qu'en Europe nous devons encore toujours acheter les modèles non "désintoxiqués"!

Afin de satisfaire aux prescriptions sévères des USA pour l'année 1975, General Motors a développé une tuyère de postcombustion catalytique. Ce dispositif augmente bien le prix de 150 dollars mais, grâce à une consommation d'essence plus faible et des coûts d'entretien réduits, cette somme est amortie en une année. D'autre part, l'essence exempte de plomb qui est nécessaire avec ce dispositif peut être achetée sur l'ensemble du continent.



Lois sur les gaz d'échappement en Suisse

Et où en est la législation actuelle en Suisse? Depuis 1974 tous les véhicules nouvellement mis en circulation doivent satisfaire aux prescriptions du règlement No 15 de l'ECE. Ce règlement a été établi sous la direction de la commission de l'économie européenne et date du 20 mars 1958! On peut se réjouir de cette collaboration internationale qui est toutefois bien inutile si les différents pays membres peuvent bloquer tout progrès dans le domaine des gaz d'échappement. Ceci a été démontré dernièrement avec la limitation des quantités d'oxydes azotés. La Suède qui est pourtant consciente du problème n'a pas adhéré à ce traité et la Suisse devrait, dans le cas de prescriptions nationales plus sévères, dénoncer son contrat.

Comparaison des valeurs limite d'émission

Le tableau suivant permet de comparer les valeurs limites concernant l'émission des trois principaux composants des gaz d'échappement en vigueur en Suisse, en Californie et celles proposées par ALBATROS. Les valeurs indiquées sont des valeurs maximales admissibles pour voitures neuves avec moteur à essence et pour l'année 1977. (Unité: gramme par kilomètre):

	Suisse	Californie	ALBATROS
Monoxyde de carbone	46.0	5.60	7.00
Hydrocarbures	3.0	0.25	0.35
Oxydes azotés	Pas de limite	0.94	0.60
Durée de vie exigée d'un dispositif anti-pollution	Pas de prescription	80 000 km	100 000 km

Les valeurs limite réclamées par ALBATROS n'ont rien d'utopique

Ce tableau de comparaison montre clairement que les valeurs actuellement en vigueur en Suisse sont très différentes de celles en vigueur en Californie ou celles proposées par ALBATROS, ces dernières ne présentant pas de grandes différences entre elles. Il serait intéressant de savoir si ce qui est possible en Californie peut être réalisé également en Europe et en Suisse. La réduction draconienne des composants nocifs des gaz d'échappement telle qu'elle a été demandée par ALBATROS n'est donc absolument pas utopique:

Nous avons la preuve que des véhicules d'un fabricant bien déterminé et déjà depuis longtemps en circulation en Suisse respectent les valeurs limites exigées par notre initiative. Le même fabricant a mis sur le marché aux USA et au Japon un modèle qui actuellement est bien en-dessous des valeurs proposées par Albatros! Ses émissions:

Monoxyde de carbone	1.88 g/km
Hydrocarbures	0.19 g/km
Oxydes azotés	0.77 g/km

A ce propos le fabricant écrit: "Des centaines de milliers de voitures ... — sont déjà en circulation aux USA et au Japon. Ce système (désintoxication des gaz



d'échappement) ne nécessite aucun catalyseur ou autre accessoire. Il a en outre été testé sur divers moteurs de petite et de grosse cylindrée. Les prescriptions dans notre pays (la Suisse) ne sont pas encore assez sévères pour justifier la distribution en grande série d'un tel moteur." Ces moteurs respectant l'environnement peuvent également fonctionner avec de l'essence exempte de plomb. La consommation est faible (7-8 l d'essence normale aux 100 km) et leur prix est manifestement compétitif.

D'après ce qui précède il est donc impossible de contester que les conditions exigées par l'initiative ALBATROS auraient pu être réalisées bien avant le dépôt de notre initiative et ceci tant sur le plan technique que sur celui du délai. Lorsque le Conseil fédéral indique dans son message du 8.9.1976 que les délais demandés par ALBATROS ne peuvent pas être respectés, ceci ne concerne certainement pas les possibilités techniques de réalisation. ALBATROS demande que les valeurs limites indiquées entrent en vigueur le 1er janvier 1977. A cette date, c'est-à-dire deux ans après la remise de l'initiative, celle-ci n'a même pas encore été traitée par les chambres. En utilisant toutes les possibilités de délai à sa disposition pour traiter cette initiative, le Conseil fédéral met tout en oeuvre pour que la votation populaire ne puisse s'effectuer avant septembre 1977. Selon les renseignements donnés par la Chancellerie, si l'initiative est acceptée, les délais exigés seront valables rétroactivement. Les autorités devraient donc agir sans tarder dans les sens des postulats d'ALBATROS.



Politique du Conseil Fédéral en matière de gaz d'échappement

L'on sait que le Conseil fédéral dans son rapport du 20 novembre 1974 a clairement formulé ses objectifs concernant la politique en matière de gaz d'échappement. Ce rappel contient des mesures concrètes réjouissantes dont l'objectif qui est d'éliminer par étapes les composants nocifs pour atteindre une réduction de 80% par rapport à 1974, n'est, vu sur le plan purement matériel, pas très éloigné des exigences de notre initiative. Toujours selon ce rapport, cet objectif devrait être atteint en 1982. Malgré cette différence de 5 ans, nous aurions été d'accord de retirer notre initiative ALBATROS à condition que le Conseil fédéral s'engage à mettre tout en oeuvre pour respecter les échéances qu'il s'est lui-même fixé et que les teneurs en produits toxiques des gaz d'échappement soient à l'avenir publiées pour chaque type de véhicule de façon à ce que chaque acheteur soit orienté.

Pourtant, la lecture des conséquences juridiques du rapport du 20 novembre 1974 laisse planer un doute important quant au sérieux du programme prévu. Tiré du message du 8.9.1976 je cite: "Le rapport du Conseil fédéral du 20 novembre 1974 contient des objectifs et des déclarations d'intention et n'est pas de nature à être programmé. Pour l'instant, il ne contient aucune prescription ayant force de loi pour le Conseil fédéral... Le programme du Conseil fédéral peut être comparé à un plan de financement qui ne représente qu'une ligne directrice pour les autorités, car c'est seulement le projet qui a force de loi".

L'engagement de la Confédération

Mais il ne faut pas croire que les bases constitutionnelles ou administratives pour lutter efficacement contre la pollution de l'air par les véhicules à moteur font absolument défaut. Au contraire, l'article constitutionnel 24 septies ne donne pas seulement à la Confédération la compétence de légiférer en matière de pollution de l'air par les gaz d'échappement, mais il l'oblige à édicter directement des prescriptions pour la protection de l'Homme et de son environnement naturel, en particulier à le protéger de la pollution de l'air et du bruit.

La loi sur la circulation routière publiée en 1958 sur la base de l'article constitutionnel 37 bis peut également être utilisée pour combattre la pollution de l'air. C'est ainsi que l'on trouve "L'ordonnance du 27.8.1969 relative à la construction et à l'équipement des véhicules routiers" dans l'O d'ex. F 21 III par. 1, une prescription qui oblige les constructeurs et les conducteurs à construire resp. à entretenir des véhicules dégageant les moins possible de gaz d'échappement. Il est à nouveau intéressant de constater que le principe contenu jusqu'ici dans les règlements et par lequel la désintoxication des gaz d'échappement devait être exécutée "en fonction du développement de la technique" O d'ex. F 21 III par. 1 a disparu en 1973. La loi sur la circulation routière contient également les mesures pénales correspondantes qui ne sont toutefois pratiquement jamais utilisées. Par exemple la LCR 16 II prescrit que le permis à conduire doit être retiré "si le conducteur n'est pas disposé ou pas capable de circuler sans compromettre la sécurité d'autrui ou sans l'incommoder."

La technique doit se soumettre à l'Homme

Il est évident que chaque loi ou chaque prescription restera lettre morte tant que l'on ne cherche pas de façon conséquente à les mettre en vigueur et que l'on ne contrôle pas systématiquement leur respect. Si les bases légales avaient été étendues dans le sens de l'art. constitutionnel 24 septies et suivies de façon conséquente, l'initiative ALBATROS n'aurait jamais été lancée. Le manque de détermination des autorités en matière de politique de protection contre les gaz d'échappement, la technique en constante évolution de l'industrie automobile américaine et japonaise, et surtout la situation alarmante de l'atmosphère et ses éventuelles suites fâcheuses pour la santé de l'Homme et de la nature sont des raisons suffisamment valables pour soumettre une initiative populaire à l'approbation du peuple et des chambres. Bien que cette initiative (à côté de bien d'autres articles) ne s'intègre pas de façon formelle dans le concept de la constitution fédérale, elle représente toutefois une nécessité en ce qui concerne la matière traitée. Lors de la votation la possibilité de prendre position concernant la pollution de l'air par les véhicules à moteur sera donnée à chacun et tout le monde sera en mesure d'influencer la politique suisse en matière de gaz d'échappement.

Nous sommes loin d'être des "ennemis de l'automobil" et nos soucis ne concernent que la construction du moteur. Nous sommes en effet d'avis qu'ici comme d'ailleurs dans d'autres domaines, la technique doit être adaptée à l'Homme et non l'Homme à la technique.

Qui est pour l'Homme ne peut être contre cette initiative



« Alors, t'es encore sorti sans le masque à gaz! »

Initiative populaire fédérale contre la pollution atmosphérique causée par les véhicules à moteur

Les citoyennes et citoyens suisses soussignés, jouissant du droit de vote, sont très inquiets de la rapidité avec laquelle, dans notre pays, le degré de pollution atmosphérique causée par les véhicules à moteur. Ils sont persuadés que des mesures prophylactiques plus rigoureuses devraient être prises. En vertu de l'article 121 de la constitution fédérale et de la loi fédérale du 23 mars 1962 concernant le mode de procéder pour les initiatives populaires relatives à la révision de la constitution, ils présentent une initiative formulée de la manière suivante:

L'article 24 septies, 1er alinéa, de la constitution de la Confédération Suisse du 29 mai 1874 est complété comme il suit:
« Afin de lutter contre la pollution de l'air, la Confédération édicte les dispositions suivantes:

- En Suisse, seuls peuvent être vendus ou mis en circulation à partir du 1er janvier 1977, les véhicules neufs à moteur à essence dont les gaz d'échappement ont une teneur en substances nocives ne dépassant pas les limites ci-après:
 - 7.00 grammes d'oxyde de carbone par véhicule et kilomètre parcouru
 - 0.35 grammes d'hydrocarbures par véhicule et kilomètre parcouru
 - 0.60 grammes d'oxyde d'azote par véhicule et kilomètre parcouru

Les constructeurs doivent garantir que leurs véhicules resteront, pendant toute la durée de marche, conformes à ces prescriptions, pourvu que ces véhicules et leurs moteurs soient entretenus et exploités correctement. Pour fixer la durée d'un tel moteur, on prendra 100 000 kilomètres pour base.

- A partir du 1er janvier 1978, les véhicules à moteur à essence déjà utilisés et immatriculés en Suisse devront être équipés de manière à ce que la teneur en substances nocives des gaz d'échappement puisse être réduite au minimum selon les moyens techniques disponibles après 1976.
- Tous les véhicules pourvus d'un moteur Diesel et nouvellement mis en circulation en Suisse à partir du 1er janvier 1977 seront soumis à des dispositions limitant l'émission d'hydrocarbures, d'oxyde de carbone et d'azote.
- Ces dispositions limitant l'émission de fumée par les véhicules à moteur Diesel et les mesures de contrôle prises à cet égard seront progressivement rendues plus sévères à partir du 1er janvier 1976 pour tous les véhicules suisses ou étrangers à moteur Diesel circulant dans le pays.
- Les motocyclettes et bicyclettes à moteur immatriculées en Suisse, mises en circulation à partir du 1er janvier 1978, seront soumises à des limites quantitatives d'émission.»

Les membres du Comité de travail, Hubert Ruf, Peter Calderara, Bruno Vollmeier, Christoph Kaufmann et Rolf Vetterlaus, tous à St-Gall, sont autorisés à retirer l'initiative populaire purement et simplement ou en faveur d'un contre-projet de l'Assemblée fédérale.

L'article 2 de la loi fédérale du 23 mars 1962 concernant l'initiative, est conçu en ces termes:
1. le citoyen qui entend appuyer l'initiative doit la signer personnellement.
2. celui qui appose une signature autre que la sienne est punissable (art. 282 du code pénal).

Pour l'aboutissement de l'initiative, seul le texte allemand ci-après est déterminant:

Artikel 24 septies, Absatz 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. Mai 1874 wird wie folgt ergänzt:
« Der Bund erlässt zur Bekämpfung der Luftverunreinigung folgende Vorschriften:
a. ab dem 1. Januar 1977 dürfen in der Schweiz nur noch neue Fahrzeuge mit Benzinmotoren verkauft oder neu in Betrieb genommen werden, deren schädliche Abgasmenge folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

- 7.00 Gramm Kohlenmonoxyd je Fahrzeug und gefahrenen Kilometer
- 0.35 Gramm Kohlenwasserstoffe je Fahrzeug und gefahrenen Kilometer
- 0.60 Gramm Stickstoffoxyde je Fahrzeug und gefahrenen Kilometer

Die Fahrzeughersteller haben zu gewährleisten, dass ihre Fahrzeuge während der ganzen Lebensdauer diesen Vorschriften konform bleiben, sofern sie beziehungsweise ihre Motoren sachgemäss gewartet und betrieben werden. Für die Lebensdauer eines Fahrzeugmotors ist als Basis eine Betriebsdauer von 100 000 Kilometern anzunehmen.

- Die Fahrzeuge während der ganzen Lebensdauer diesen Vorschriften konform zu halten, sofern sie beziehungsweise ihre Motoren sachgemäss gewartet und betrieben werden. Für die Lebensdauer eines Fahrzeugmotors ist als Basis eine Betriebsdauer von 100 000 Kilometern anzunehmen.
- Alle in der Schweiz ab dem 1. Januar 1977 neu in Verkehr kommenden Fahrzeuge mit Benzinmotoren müssen ab dem 1. Januar 1978 so ausgerüstet sein, dass die Grenzwerte für den Ausstoss von Kohlenwasserstoffen, Kohlenmonoxyd und Stickstoffoxyden unterworfen werden.
- Die Grenzwerte für den Ausstoss von Kohlenwasserstoffen, Kohlenmonoxyd und Stickstoffoxyden unterworfen werden.
- Alle in der Schweiz ab dem 1. Januar 1977 neu in Verkehr kommenden Fahrzeuge mit Benzinmotoren müssen ab dem 1. Januar 1978 so ausgerüstet sein, dass die Grenzwerte für den Ausstoss von Kohlenwasserstoffen, Kohlenmonoxyd und Stickstoffoxyden unterworfen werden.
- Alle in der Schweiz ab dem 1. Januar 1977 neu in Verkehr kommenden Fahrzeuge mit Benzinmotoren müssen ab dem 1. Januar 1978 so ausgerüstet sein, dass die Grenzwerte für den Ausstoss von Kohlenwasserstoffen, Kohlenmonoxyd und Stickstoffoxyden unterworfen werden.

Comité d'initiative ALBATROS non politique

Peter Calderara, Christoph Kaufmann,
Werner Stegmaier, Bruno Vollmeier
le Président: Hubert Ruf

Secrétariat ALBATROS
Dübendorfstrasse 16
8117 Fällanden
Tél. 01/825 26 31
Compte de chèques postal
90-20400 St. Gall

Comité de patronage

Präsident/Président: Herr Dr. iur. Bernhard Wehrli, Rechtsanwalt, 8023 Zürich
Präsident der Schweiz. Gesellschaft für Umweltschutz SGU, Zürich
Herr Dr. iur. Erwin Akeret, Nationalrat, 8408 Winterthur (ACS-Mitglied)
Mme Monique Bauer, Conseillère Nationale, 1213 Onex
Herr Peter Bichsel, Schriftsteller, 4512 Bellach (TCS-Mitglied)
Herr Andreas Blum, Nationalrat, 3028 Spiegel (TCS-Mitglied)
Herr Dr. Heinz Bratschi, Nationalrat, Gesundheitsdirektor der Stadt Bern,
3000 Bern
Herr Prof. Dr. med. et phil. Gion Condrau, Nationalrat, 8704 Herrliberg
Herr Prof. Dr. med. Armand Delachaux, 1005 Lausanne (membre TCS)
Herr Fritz Ganz, Nationalrat, 8424 Embrach
Herr PD Dr. Theo Ginsburg, 8606 Greifensee
Herr Konrad Graf, Ständerat, 8260 Stein am Rhein
Herr Prof. Dr. Otto Jaag, 8044 Zürich
Herr Dr. oec. Franz Jaeger, Nationalrat, 9000 St. Gallen
Herr Prof. Dr. E. M. Lang, Zoodirektor, 4054 Basel (TCS-Mitglied)
Herr Herbert Maeder, Fotojournalist, 9038 Rehetobel
Herr Dr. ing. chem. Ernest Merian, 4106 Therwil
Frau Helen Meyer, Nationalrätin, 8049 Zürich (TCS-Mitglied)
Frau Doris Morf, Nationalrätin, 8032 Zürich
Mme Gabrielle Nanchen, Conseillère Nationale, 3941 Icogne
Sig. Paolo Poma, Direttore, 6922 Morcote
M. Dr iur. et lic. oec. René Rigoleth, avocate, 1200 Genève
Herr Prof. Dr. med. G. Ritzel, Vorsteher der Abteilung für Sozial- und Präven-
tivmedizin der Universität Basel, 4000 Basel
Herr Dr. rer. pol. Fred Rubi, Nationalrat, 3715 Adelboden
Herr Prof. Dr. med. Meinrad Schär, Nationalrat, Direktor des Instituts
für Sozial- und Präventivmedizin, 8032 Zürich
Herr Dr. Rudolf Schatz, Nationalrat, 9011 St. Gallen (TCS- und ACS-Mitglied)
Herr Dr. Werner Spillmann, Zentralsekretär der Schweizerischen Gesellschaft
für Umweltschutz, Zürich
Mme Dr med. Liselotte Spreng, Conseillère Nationale, 1700 Fribourg
Herr Dr. phil. h.c. Carl Stemmler-Morath, Grossrat, 4054 Basel (TCS-Mitglied)
Herr Arthur Uehlinger, Forstmeister, 8200 Schaffhausen
Herr Franz Weber, Journalist, 1842 Territet
Herr Walter Weber, Ständerat, 4552 Derendingen (TCS-Mitglied)
Herr Rudolf Welter, Nationalrat, 8038 Zürich
Herr Dr. med. Jürg Wunderli, Stadtarzt, leitender Arzt der städtischen
Schirnbildzentrale, Zürich (TCS-Mitglied)
Sig. Didier Wyler, Consiglo Nazionale, 6900 Lugano

World Wildlife Fund Schweiz, Zürich
Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz, Zürich
Schweizer Heimatschutz, Zürich
Schweizerischer Bund für Naturschutz, Basel
Institut Suisse de la vie, Genève
Stiftung "Aktion Gesunde Schweiz JETZT", Biel
Umwelt-Ausschuss der schweizerischen Jugendparteien
Rheinaubund, schweiz. Arbeitsgemeinschaft für Natur und Heimat,
Schaffhausen
Associazione Ticinese Protezione Aque ATPA, Lugano

Le 25 septembre: un

Oui

clair et net au projet contre la pollution
de l'air par les véhicules à moteur.