

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (1977)  
**Heft:** 415

**Artikel:** Un vote important le 25 septembre : initiative Albatros : six Saint-Gallois qui avaient bien les pieds sur terre  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1018766>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Vieillesse

Quelqu'un parla de son père. « Admirable ». Un autre vanta son aïeul : quelle bonté ! quelle lucidité ! quelle pénétration ! Ah ! la vieillesse ! Moi je pensais à un ami rencontré sur les mers. Un pacifiste de la première heure, homme aimable qui habitait la banlieue parisienne. J'allais souvent le voir. A l'occasion de ses soixante ans, il nous surprit. Au milieu du repas, à deux reprises, il se leva, se redressa, inclina le menton d'un geste sec puis se recueillit avant de reprendre la conversation. L'année suivante il se mit à nous étreindre à la façon d'un militaire : joue contre joue à gauche, joue contre joue à droite, léger recul et poignée de main, les yeux dans nos yeux. Puis ce fut la période du drapeau. Il l'installa dans son jardin, au milieu des salades, au haut d'un formidable mât. Sa fragile épouse devait le hisser chaque matin en présence du mari au garde à vous. Aujourd'hui le jardinet est transformé en camp militaire. Dès l'aube, le béret tiré sur les sourcils, suspendue à son épaule une mitrailleuse qu'il a sculptée dans le tiroir d'une commode, mon ami marche à pas cadencés au centre d'un carré de barbelés. Après chaque quart de tour il claqué les talons. De temps en temps, à la grande joie des gamins voisins, il déploie la mitrailleuse en bois, met en joue, pousse deux cris distincts, séparés par une pause « Taratatata » et « Tata ». Il tire sur les non-pacifistes.

C'est aussi la vieillesse ça.

G. B.

### PARUTION ESTIVALE DE DP

Rappel : pendant les mois de juillet et d'août, « Domaine Public » s'est remis, comme à l'accoutumée, au rythme bi-mensuel qui fut le sien à ses débuts ; les prochains numéros paraîtront donc le 11 août (DP 416), le 25 août (DP 417) et le 1er septembre (DP 418).

## Initiative Albatros : six Saint-Gallois qui avaient bien les pieds sur terre

Albatros, c'est une initiative populaire lancée sans grand bruit en 1973 par six jeunes ressortissants de la région saint-galloise. Son objectif : introduire des prescriptions plus sévères concernant les gaz d'échappement des véhicules à moteur. Un problème technique, marginal ? Une initiative qui risque en tout cas de passer inaperçue le 25 septembre prochain dans le paquet de propositions soumises au peuple ! A tort. L'initiative Albatros n'est pas seulement technique, elle pose un problème d'importance.

### Les bonnes intentions du Conseil fédéral

En 1974 le Conseil fédéral soumet aux Chambres un rapport sur ses intentions en matière de lutte contre le bruit et les gaz d'échappement des véhicules à moteur. Le gouvernement y affirme que seules des mesures restrictives sont susceptibles d'influencer favorablement l'évolution de la technique : les constructeurs ne modifient pas spontanément leurs plans pour produire des moteurs conformes aux exigences de la protection de l'environnement. Il déclare même qu'« aucune entreprise ne saurait faire des plans et prendre des décisions sans se soucier de l'aspect social de l'environnement. Celui qui se laisse surprendre par de nouvelles exigences plus sévères destinées à améliorer la qualité de la vie et, partant, le bien commun, doit endosser la responsabilité de son manque de clairvoyance ».

### Des principes à la réalité

Le ton change dans le « message » du Conseil fédéral relatif à l'initiative Albatros publié en septembre 1976. On n'y parle plus des contraintes nécessaires qui doivent corriger les lois du mar-

ché, mais on insiste au contraire lourdement sur les inconvénients que devraient supporter les constructeurs au cas où des normes trop sévères seraient adoptées... En cas de succès de l'initiative un grand nombre de modèles ne pourraient plus être admis sur le marché suisse, ce qui créerait une inégalité entre fabricants et une restriction dans le choix des consommateurs. Pour faire bonne mesure le Conseil fédéral, récession oblige, brandit la menace sur l'emploi dans la branche automobile.

### Le poids du lobby automobile

Entre les deux rapports le Conseil fédéral a procédé à une consultation et force est de constater

---

*L'initiative Albatros ne demande pas l'impossible ! Un fabricant livre en Suisse depuis plusieurs années des véhicules qui respectent les limites exigées par le texte proposé. Il vend même aux Etats-Unis et au Japon un modèle dont la toxicité des gaz d'échappement est bien inférieure à celle autorisée par l'initiative Albatros.*

*Selon les déclarations de ce constructeur, les prescriptions suisses ne sont pas assez sévères pour justifier, chez nous, la distribution en grande série de ce modèle...*

---

que c'est le lobby de l'automobile qui a l'oreille de la Division de police, plus attentive aux plaintes des importateurs et du TCS qu'aux revendications des associations qui luttent pour un environnement plus sain ; ces dernières se sont plaintes à plusieurs reprises de cette inégalité de traitement et du mépris qu'affichent à leur égard les spécialistes de l'administration, à l'abri dans leurs bureaux climatisés.

Accusations gratuites ? « Touring », le journal du TCS, n'a même pas la pudeur de cacher les interventions pressantes et couronnées de succès de la branche automobile (numéro 49 du 9 décembre 1976, pages 1 et 2).

Devant le parlement, puis maintenant devant le peuple, le Conseil fédéral, suivi par la plupart des partis, maintient la même ligne de défense : d'accord avec les objectifs de l'initiative Albatros; mais nos projets pour 1982 étant presque identiques, elle est inutile.

### Un marché de dupes

Nuance : le programme du Conseil fédéral de 1974 n'a aucun caractère obligatoire; le gouvernement reste maître du jeu et peut fort bien, sous prétexte de prétendues difficultés des constructeurs, retarder encore l'entrée en vigueur des mesures envisagées ou adoucir ces mesures. L'initiative au contraire, si elle est acceptée en votation, déploiera ses effets dès 1980, selon les dires mêmes du Conseil fédéral.

En fait, seule l'initiative garantit la concrétisation des intentions gouvernementales; seule son acceptation permettra de faire contrepoids aux exigences des milieux de l'automobile, qui par ailleurs sont les principaux fournisseurs de l'administration en données techniques. Juges et parties.

### Une concurrence bénéfique

Albatros vient à point au moment où le droit d'initiative est de plus en plus décrié par l'officialité politique; elle fait la preuve que des organisations marginales ou des groupes de citoyens peuvent, grâce à elle, mettre en lumière des problèmes que les grandes organisations professionnelles et les partis, préoccupés d'abord par les questions économiques et sociales, n'ont guère le temps ou le goût d'aborder.

Partis et grandes organisations auraient tort de considérer avec dédain ces manifestations; si elles ne veulent pas se couper plus encore des aspirations populaires, elles doivent, plutôt que d'y voir une concurrence déplaisante, prendre le relais. Le Parti socialiste suisse et les démocrates chrétiens genevois l'ont compris, qui ont choisi de soutenir Albatros le 25 septembre prochain.

## ANNEXE

### 25000 tonnes de plomb par an

Quelques notes techniques<sup>1</sup> sur la question :

— En Europe, 25 000 tonnes de plomb sont déversées chaque année dans l'atmosphère par les véhicules à moteur. On sait que depuis la deuxième guerre mondiale, l'addition de plomb aux carburants s'est notablement répandue, car ce procédé accroît le rendement énergétique. Faisant le point, la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, précise à ce sujet : « En général, les automobiles conçues pour utiliser de l'essence sans plomb consomment entre 10 et 30 % de plus de carburant, ce qui, comparé au coût minime de l'additif, rend l'emploi de ce dernier économiquement satisfaisant ».

— Après combustion, 60 % du plomb contenu dans l'essence est éjecté avec les gaz d'échappement; il se dépose notamment sur les végétaux en bordure des routes. Selon une étude effectuée à proximité de l'autoroute Berne-Zurich, le taux de plomb dans la paille de blé de printemps ayant poussé dans la zone contaminée (une centaine de mètres en bordure de la route) atteignait 143 parts par millions; dans une zone-test épargnée par la circulation automobile, le taux n'était que de 8,5.

— Les méfaits du plomb sont encore mal connus : « Il est certainement dangereux de consommer des végétaux (fruits, légumes, céréales) qui ont poussé dans le voisinage de zones à grande densité de circulation, ainsi que des produits animaux provenant de bêtes nourries dans ces zones; on sait que les composés organiques du plomb retenus par les végétaux pénètrent directement et s'accumulent dans les tissus de l'homme comme des animaux; ils sont hautement toxiques, mais seulement à très fortes doses, et les cas d'empoisonnement sérieux ou mortels sont très rares. Néanmoins, des doses faibles peuvent provoquer

<sup>1</sup> Cf. « Vivre demain », juin 1977, numéro 20 (case postale 539, 1211 Genève 1).

des affections mineures telles que maux de tête, fatigues, troubles digestifs, insomnies (effets observés chez les agents de la circulation, les riverains des grandes artères ou les garagistes, par exemple). Et surtout, on ignore tout de l'effet à long terme de la dissémination du plomb dans l'atmosphère comme de ses effets spécifiques sur certains organes ou sur le fœtus humain ».

« La situation actuelle n'est pas alarmante, précise l'étude de la CEE, il convient de la suivre attentivement ».

— La plupart des pays ont déjà limité l'incorporation de plomb dans l'essence, sans que les normes fixées soient uniformes :

Allemagne fédérale : 0,15

Autriche, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse : 0,40

Etats-Unis (transitoire) : 0,45

France : 0,55

Canada : 0,77

Italie : 0,63

Grèce, Danemark : 0,84

---

*Pour ceux qui désirent se documenter à d'autres sources que les textes officiels :*

*Fondation GSJ*

*Neumarktgasse 28*

*2500 Bienne 3*

---

— L'étude de la CEE-ONU propose un certain nombre de remèdes dont les « pièges à plomb », des dispositifs assez simples pouvant s'adapter aux systèmes d'échappement actuels ou les remplacer et qui devraient permettre de retenir 50 à 90 % du plomb rejetés dans l'atmosphère (actuellement au stade expérimental) et la promotion des moteurs diesel, dont les avantages, sur le plan de la protection de l'environnement, sont connus depuis longtemps.

Une dernière note : « Certains pays encouragent déjà l'utilisation du diesel par des dégrèvements fiscaux qui le mettent à moitié prix de l'essence normale (Norvège, Grèce, Italie, Danemark et Portugal); c'est en Suisse que la différence de prix est la plus faible.