Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 950

Artikel: L'AST à 10 ans : 10'000 membres par an
Autor: Bossy, Jean-Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011020

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: 14.12.2025

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

ANNIVERSAIRE: L'AST A 10 ANS

10'000 membres par an

(*jpb*) Dix ans, 100'000 membres: l'Association suisse des transports est désormais l'une des organisations incontournables dans le débat sur la circulation. Ses initiateurs avaient vu juste en faisant de ce bras séculier de la Fondation suisse des transports portée par les grandes associations écologistes un club offrant une alternative au TCS.

Les années 1977 et 1978 avaient vu l'échec (honorable) de trois initiatives qui visaient à une meilleure prise en compte de la protection de l'environnement dans le domaine des transports: l'initiative «Albatros» contre la pollution atmosphérique causée par les véhicules à moteur (voir encadré), l'initiative Weber «démocratie dans la construction des routes nationales» et l'initiative pour 12 dimanches par an sans véhicules à moteur ni avions. A chaque fois, plus de 600'000 citoyens se retrouvaient derrière ces propositions, férocement combattues par un monopole de la représentation des usagers de la route détenu par le TCS et l'ACS.

Prestations et politique

En offrant à ses membres toute la palette des prestations usuelles d'un club (assurance dépannage, carnet d'entraide à l'étranger, protection juridique, réduction sur voiture de location, bons d'essence pour l'Italie), l'AST permet un choix qui n'existait pas auparavant; ce choix est celui d'une organisation pour qui la politique des transports doit être conçue dans la perspective de la protection de l'environnement. Une préoccupation qui se manifeste également par les prestations spécifiques à l'AST pour les piétons et les cyclistes.

Parallèlement au développement de ses activités de service (agence de voyage, série de 17 cartes cyclistes, vente de billets CFF avec une réduction de 5%, décentralisation avec l'ouverture d'un secrétariat romand et d'agences dans plusieurs villes), l'AST a joué son rôle de groupe de pression, sur le plan fédéral comme dans les cantons. La substitution de Rail 2000 (une amélioration généralisée du réseau CFF) au concept centralisé de nouvelles transversales ferroviaires rapides ou la mise en place de réseaux cyclables dans les cantons sont des exemples de succès. A la pertinence des arguments doit s'ajouter, pour être pris au sérieux, la force de frappe, référendums et initiatives en ont fait la démonstration.

D'une manière plus générale, l'AST contribue à l'évolution des mentalités pour rendre acceptables par les citoyens, les professionnels et les autorités des postulats qui paraissaient utopiques: modération de la circulation, zones limitées à 30km/h (elles ont été introduites le 1er mai de cette année), prise en compte prioritaire des enfants et des autres piétons dans la sécurité routière.

Si le piéton urbain comme le cycliste ou l'automobiliste attentif à l'environnement sont à l'aise à l'AST, qui réalise heureusement l'intégration de leurs préoccupations, il est curieux d'observer que le domaine, beaucoup plus ancien, du tourisme pédestre reste, quant à lui, à l'écart, quand il n'est pas franchement lié au TCS. Affaire de générations, pesanteurs institutionnelles?

L'âge et la taille aidant, l'AST assume une responsabilité toujours plus importante; on peut la créditer, notamment, d'un recentrage significatif de la part du TCS. Il lui revient de ne pas s'en contenter en succombant à la tentation «fondamentaliste», propre à tout mouvement alternatif. Pour qu'un réformisme déterminé s'impose, cette centaine de milliers de membres doit être la première d'une série; l'étiage des scrutins écologistes, c'est 600'000 citoyens, tous usagers des transports à un titre ou à un autre. ■

Valeurs limites pour les voitures de tourisme

Les normes réclamées par le biais de l'initiative Albatros en 1977 et refusées en votation populaire sont maintenant réalisées, au-delà de ce que réclamaient les initiants. On se souvient qu'à l'époque l'application de telles normes était censée poser des problèmes insurmontables.

	Dès 1974	Albatros 1977	10.82 (1)	10.86 (1)	10.87 (2)
CO = monoxyde de carbone	50	7.00	24.20	9.30	2.1
HC = hydrocarbures	2.5	0.35	2.10	0.90	0.25
NOx = oxydes d'azote	2.2	0.60	1.90	1.20	0.62

(1) Ordonnance du 1er mars 1982 sur les gaz d'échappement.
(2) Ordonnance du 22 octobre 1986 sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères.

La balance faussée

(suite de la première page)

battus. Par exemple la Fédération genevoise des syndicats patronaux est très proche des thèses qu'Yvette Jaggi a défendues dans le numéro spécial de DP*. Voir aussi la prise de position de la Fédération suisse des consommateurs ou de l'Union syndicale.

Il importe, dès maintenant, que les opposants n'apparaissent pas comme des *neinsager*, des doctrinaires additionnant leurs non et incapables de s'entendre au-delà d'un rejet cumulé.

L'accord préalable qui s'est dégagé et que la Suisse officielle et sceptique ne prend pas au sérieux doit devenir le programme de rechange de ce régime financier proposé, à balance faussée.

AG

*DP 917. *L'Occasion européenne.* Encore disponible à la rédaction. 5 francs.