

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 68 (1988)
Heft: 2

Artikel: Trafic et pollution en Suisse : premières mesures
Autor: Böhnen, Bruno
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887271>

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: 13.01.2026

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

Trafic et pollution en Suisse

Premières mesures

Hanspeter Schick

Bruno Böhnen,

Directeur de l'Office fédéral de la protection de l'environnement, Berne

Devant l'inquiétude soulevée par le dépeuplement des forêts, le Conseil fédéral s'est attaqué en priorité à la pollution de l'air, l'une des causes principales du phénomène. Or, le trafic automobile représente l'une des sources importantes de cette même pollution. Diverses mesures comme les limitations de vitesse ou le renforcement des normes anti-pollution sont déjà entrées en vigueur. D'autres suivront. Même si les premiers effets positifs sont scientifiquement observables, il faudra malheureusement encore beaucoup de temps pour assainir notre environnement.

Les mesures prises jusqu'à présent ne tombent pas du ciel. C'est bien le Parlement qui en a décidé ainsi, en acceptant en 1983 la loi sur la protection de l'environnement. L'ordonnance d'application sur la protection de l'air fut édictée par le Conseil fédéral en 1985. Sur demande des députés, l'exécutif fédéral a publié en 1986 son Rapport sur la stratégie de lutte contre la pollution de l'air. Il s'attaque aux sources polluantes en provenance du trafic, des chauffages et de l'industrie. Trois polluants sont particulièrement visés : l'anhydride sulfureux (SO_2), les oxydes d'azote (NO_x) et les hydrocarbures (HC).

l'atmosphère. Par rapport aux années cinquante, les émissions sont presque 20 fois plus élevées. Cette dangereuse situation ne peut plus se prolonger.

Des mesures à effet immédiat ont été examinées en priorité. Pour des raisons politiques, on a renoncé d'emblée au rationnement du carburant ou à des dimanches sans voiture. Après une procédure de consultation aux résultats plutôt contrastés (cantons latins opposés en bloc), le Conseil fédéral a choisi d'introduire par voie d'ordonnance les limitations de vitesse 80/120 km/h, en lieu et place du 100/130.

L'ordonnance en question, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1985, a été prolongée jusqu'à fin 1989. Elle présente l'avantage de s'appliquer à l'ensemble du parc automobile, tout en réduisant les émissions de NO_x sans augmenter les autres polluants. Consommation de carburant et réduction des accidents ne sont pas non plus des facteurs à négliger.

Un rapport sur l'efficacité de cette mesure est actuellement en cours de rédaction. Il s'inspirera aussi des expériences réalisées à l'étranger. On sait déjà que la vitesse commerciale (vitesse moyenne effective) a légèrement baissé, mais que les avantages l'emportent sur les inconvénients.

Le peuple aura l'occasion de se prononcer, vu qu'une initiative « Pro vitesse

100/130 » a été lancée par les partisans du statu quo. Au niveau des autorités responsables, cette mesure est de moins en moins contestée.

Les prescriptions sur les gaz d'échappement : il faudra plus de 10 ans pour revenir à la situation des années 1960

A plus long terme, les mesures techniques ont également une grande importance. Elles concernent en particulier les normes sur les gaz d'échappement des véhicules neufs. Leur plein effet ne sera toutefois visible que lorsque le parc automobile sera entièrement renouvelé. Au rythme actuel, il faut compter plus de dix ans. Pratiquement, le renforcement progressif des normes implique le recours au catalyseur à trois voies, avec sonde lambda. Il s'agit du moyen technique le plus simple – et le plus efficace ! – pour respecter les normes US 83, en vigueur chez nous depuis le 1^{er} octobre 1987.

Quelques problèmes se sont posés au début, lorsque les touristes suisses cherchaient désespérément de l'essence sans plomb dans certains pays de vacances. Parallèlement, l'essence normale avec plomb a été interdite en Suisse. Les quelque 4 000 stations-service du pays se sont équipées en conséquence dans un délai très court.

Depuis 1974, les prescriptions sur les gaz d'échappement ont été renforcées à cinq reprises pour les voitures de tourisme. En cycle urbain, la tolérance face aux émissions de CO a passé de 65 à 2,1 g/km, celle pour les HC de 8,2 à 0,25 et celle des NO_x de 5,9 à 0,62 ! Même évolution pour les utilitaires légers, mais différée dans le temps et avec des tolérances plus larges.

Après une adaptation en 1987, les camions seront soumis à de nouvelles normes en 1991. Les motos ont été touchées en 1983 et 1987 et le seront encore en 1990. Les cyclomoteurs enregistreront la baisse la plus spectaculaire. Dès cette année, le CO passera de 9,6 à 0,5 g/km, les HC de 6,5 à 0,5.

Les effets se feront sentir d'ici à l'an 2000, avec une réduction de 64 % des NO_x dans le domaine du trafic. Ce polluant est celui qui pose le plus de problèmes, car il atteindra encore le niveau de 1965. En revanche, pour le CO, le maximum a été atteint en 1973 déjà. La réduction est telle qu'on devrait retrouver à la fin du siècle le niveau de pollution des années cinquante. Quant aux HC, ils devraient retrouver le niveau des années 1955.

Par rapport aux normes de la C.E.E., les normes U.S. 83 en vigueur en Suisse sont beaucoup plus sévères. Selon le

Les émissions de polluants vingt fois plus élevées qu'en 1960

Par des mesures appropriées, on cherche à retrouver le niveau d'émission de 1960. Des critères d'efficacité – ainsi que d'applicabilité – ont déterminé le choix des premières mesures retenues.

Tout est parti du constat que les émissions de polluants atmosphériques ont fortement augmenté depuis le milieu du siècle. Pour le SO_2 et les HC, ce sont surtout l'industrie et les chauffages qui en portent la responsabilité. En revanche, le trafic automobile produit 3/4 des oxydes d'azote rejetés dans



...Malgré les limitations de vitesse ou le recours au catalyseur, la pollution atmosphérique provenant du trafic automobile demeurera ces prochaines années importantes...

polluant et la cylindrée du véhicule, la tolérance peut varier entre 2 et 6 fois ! Ce décalage subsistera encore longtemps, puisque les normes européennes fixées en décembre 1987 à Bruxelles vont nettement moins loin et que leur application dans le temps est très étalée.

...malgré les limitations de vitesse ou le recours au catalyseur, la pollution atmosphérique provenant du trafic automobile demeurera ces prochaines années importantes...

Des prévisions pessimistes

Malgré les mesures prises aussi bien dans le secteur des transports que dans le domaine des sources polluantes stationnaires, la situation reste préoccupante. Un rapport arrive à la conclusion

qu'on n'atteindra pas les buts fixés pour les NO_x et les HC. Le bureau d'ingénieur-conseil qui a examiné l'efficacité des mesures prévues est pessimiste, malgré les mesures complémentaires prises par les cantons, voire les communes. Ce rapport préconise de réduire encore la consommation de combustible et de carburant, ainsi que de lutter contre les pertes par évaporation.

Malgré les limitations de vitesse ou le recours au catalyseur, la pollution atmosphérique provenant du trafic automobile restera importante, particulièrement dans les agglomérations. Les cantons sont désormais chargés de faire respecter les valeurs limites d'immission définies dans l'ordonnance sur

la protection de l'air. L'article 33 précise même que si la prévention ne suffit pas, les autorités pourront prendre « les mesures qui s'imposent ». Le législateur pensait notamment à des mesures s'appliquant à la construction et à l'aménagement des routes, aux conditions d'exploitation ou encore à des restrictions de trafic.

La pollution de l'air s'attaque à la forêt, au sol, à la flore, à la faune, aux bâtiments, à la santé des humains ainsi qu'au climat. Il s'agit bel et bien d'une question de survie. A côté de cela, que représentent des contraintes comme les limitations de vitesse ou l'obligation d'épurer les gaz d'échappement de son véhicule ? ■

Suisse de Réassurances

Zurich, Téléphone 01 208 21 21, Téléx 0045 815 722 sre ch, Télécopieur 01 208 29 99