

# "Albatros"

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **72 (1977)**

Heft 2-fr: **L'heure de vérité**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174651>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

aux paysages et aux localités sont donc bien plus restreintes.

Ce fait paraît évident quand on compare les développements d'une autoroute avec ceux d'une double voie ferrée (qui a en outre la même capacité de transport), et qu'on se rappelle toutes les atteintes aux localités historiques que le réseau routier a exigées, et toutes les nuisances, matérielles et immatérielles, qu'il apporte partout où il passe.

### Système à revoir

L'honnêteté oblige à reconnaître que la commodité maximale et la protection de l'environnement ne sont pas compatibles.

**Le moyen de transport sans doute le plus commode, grâce à son rayon d'action à peu près illimité dans l'espace et dans le temps, la voiture, exige de tels sacrifices en valeurs de la Création, qu'il devra dans l'avenir être utilisé avec beaucoup plus de retenue. Si la mobilité, en tant que conquête de l'homme, doit subsister, il lui faut recourir davantage aux moyens économiques que sont les transports publics, et avant tout le rail.**

La *tendance* qui s'est manifestée ces dernières décennies, d'une politique du trafic destructrice de l'environnement, doit être *freinée*. En plus de notables renoncements à certaines constructions routières, c'est surtout une modification du système de financement des transports qui sera indispensable, tant aux recettes qu'aux dépenses. Pour ce qui concerne la charge incombant au particulier, celui qui roule «à l'économie» doit être ménagé dans la mesure où il épargne l'environnement. Les moyens financiers disponibles ne doivent pas dépendre d'un *automatisme*, mais être utilisés de telle manière qu'en fin de compte, les prestations de trafic nécessaires puissent être fournies de la façon qui tient le mieux compte de l'environnement. Robert Munz

Ci-dessous: L'honnêteté oblige à reconnaître que la commodité maximale et la protection de l'environnement ne sont pas compatibles (photo Schneider).



## «Albatros»

ti. En septembre 1974 a été déposée à Berne l'initiative «Albatros», revêtue de 53 000 signatures. Elle tend à réduire les émanations de gaz polluantes des nouvelles voitures, à renforcer les prescriptions sur la fumée des moteurs Diesel, et à limiter les émanations des motos et des vélos-moteurs. Cela en considération de la pollution générale de l'air et de ses dangereux effets, à long terme, sur la santé de l'homme, de la flore et de la faune, et sur les conditions climatiques.

L'initiative demande que seules soient autorisées les nouvelles voitures dont la quantité de gaz domageable ne dépasse pas les valeurs suivantes par véhicule et par kilomètre parcouru: 7,00 g de monoxyde de carbone (actuellement 46!); 0,35 g d'hydrogène de carbone (3,00!); 0,60 g d'oxyde d'azote (pas de limite actuellement!). Voilà qui concerne avant tout les fabricants européens d'automobiles! Techniquement et juridiquement, de telles exigences sont parfaitement applicables, comme le montre l'exemple du Japon et des E.-U. depuis quelques années.

Notre Parlement a néanmoins rejeté l'initiative récemment, estimant que la politique du gouvernement en cette matière vise au même but. C'est entendu. Mais il ne s'agit en fait que de déclarations d'intention, sans aucun caractère juridiquement obligatoire, ce pourquoi, pour le moment, tout reste en l'état. C'est aussi pourquoi les auteurs de l'initiative ne l'ont pas retirée.

Avec eux et avec d'autres organisations pour la protection de l'environnement, la Ligue suisse du patrimoine national entend soutenir cette initiative, tout en regrettant qu'elle n'ait rien prévu quant à la teneur de l'essence en plomb. Le scrutin populaire est prévu pour le 25 septembre 1977.