

Rapport

Dépérissement des forêts: Interventions parlementaires et catalogue de mesures

du 21 novembre 1984

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons le rapport «Dépérissement des forêts: Interventions parlementaires et catalogue de mesures», afin que vous en preniez connaissance. Les propositions détaillées relatives aux interventions parlementaires sur le dépérissement des forêts se trouvent au chiffre 5.

Le présent rapport est la seconde partie du rapport sur le dépérissement des forêts que le Conseil fédéral avait annoncé lors de la session d'automne 1983. Le Département fédéral de l'intérieur a publié la première partie, intitulée «Dépérissement des forêts et pollution atmosphérique», en septembre 1984.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

21 novembre 1984

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Schlumpf
Le chancelier de la Confédération, Buser

Vue d'ensemble

Dans son rapport «Dépérissement des forêts: Interventions parlementaires et catalogue de mesures», le Conseil fédéral présente une vue d'ensemble des mesures aujourd'hui envisageables pour combattre le dépérissement des forêts. Ce faisant, il reprend les préoccupations exprimées au travers des interventions parlementaires, mais aussi dans des initiatives cantonales, des requêtes d'organisations écologiques et par de nombreux citoyens inquiets.

Les premières interventions parlementaires sur le dépérissement des forêts et la pollution atmosphérique remontent à 1982. Un nombre important d'interventions fut ensuite déposé lors de la session d'automne 1983. Jusqu'à la session d'été 1984, le nombre des interventions traitant directement ou indirectement du dépérissement des forêts s'élevait à 60 environ (ch. 2 et annexe I).

A l'aide des mesures proposées ou demandées dans les interventions parlementaires, et de celles mises en discussion par des cantons, des organisations écologiques et des citoyens, le Conseil fédéral a établi un catalogue des mesures envisageables. Celui-ci comprend 112 mesures réparties en cinq groupes, à savoir: «forêts», «moyens de transport», «énergie et chauffage», «industrie et commerce», «divers». Ces mesures ont été soumises à une évaluation critique basée sur divers critères (ch. 3 et annexe II).

Depuis longtemps déjà, le Conseil fédéral est conscient des dangers de la pollution atmosphérique. Il n'est pas resté inactif face aux informations qui s'accumulaient sur le dépérissement des forêts. Avant que le débat ne s'étende au grand public, le Conseil fédéral avait déjà prévu et pris diverses mesures. Depuis octobre 1983, bon nombre d'autres mesures (ch. 4) sont venues s'y ajouter.

La discussion au sujet du catalogue des mesures (ch. 3 et annexe II) ainsi que la liste des mesures déjà arrêtées et de celles mises en œuvre (ch. 4) constituent une base permettant au Conseil fédéral d'apporter une réponse aux interventions parlementaires encore en suspens et de proposer le classement (ch. 5) de quelques-unes d'entre elles. Cette base lui permet aussi de se prononcer sur les futures priorités dans le domaine des mesures (ch. 6).

Le Conseil fédéral entreprendra tout ce qui est en son pouvoir pour que la pollution atmosphérique soit réduite aussi vite que possible. Dans tous les domaines, des mesures supplémentaires sont nécessaires. Le gouvernement est prêt à faire usage de toutes ses compétences pour diminuer la pollution atmosphérique et trouver une solution au dépérissement des forêts. Or, pour atteindre ses objectifs, il doit pouvoir compter sur la collaboration de tous les milieux.

Rapport

1 Introduction

Comme les dommages affectant les forêts en Suisse s'aggravent rapidement, et que les mesures introduites jusqu'ici pour atténuer la pollution atmosphérique n'atteindront leur entière efficacité qu'à plus long terme, des voix s'élèvent de toute part, depuis l'année dernière, pour réclamer des mesures immédiates. Parlementaires, organisations écologiques, citoyens et milieux directement concernés ont proposé tout un catalogue de mesures allant du domaine des installations de chauffage à celui des véhicules à moteur, en passant par les politiques énergétique, des transports, économique, financière et forestière.

C'est pourquoi, en prenant position lors de la session d'automne 1983 sur les interpellations urgentes, les questions ordinaires, les postulats et les motions ayant trait au dépérissement des forêts, le Conseil fédéral a annoncé qu'un rapport serait établi, rapport qui contiendrait une liste des mesures proposées, qui les évaluerait et répondrait en détail aux questions soulevées par les interventions parlementaires.

Pour tenir compte des particularités de l'ensemble du problème, il s'est imposé de diviser le rapport en deux parties. La première, intitulée «*Dépérissement des forêts et pollution atmosphérique*», a été consacrée à la description et à l'analyse du problème; le Conseil fédéral en a pris connaissance au mois d'août et l'a fait publier en septembre 1984 par le Département fédéral de l'intérieur. La *seconde partie*, intitulée «*Dépérissement des forêts: Interventions parlementaires et catalogue des mesures*», présente les mesures aujourd'hui envisageables pour combattre le dépérissement des forêts; l'accent y est essentiellement mis sur les propositions contenues dans les interventions parlementaires, mais les demandes présentées par les cantons, les organisations écologiques et les citoyens y sont aussi prises en considération.

Par ce rapport, le Conseil fédéral fixe, simultanément, les priorités pour les mesures de lutte contre le dépérissement des forêts.

2 Interventions parlementaires et autres requêtes

21 Interventions parlementaires

Les premières interventions¹⁾ qui entrent réellement dans le domaine du dépérissement des forêts et de la pollution atmosphérique remontent à 1982; il s'agissait de la question ordinaire 82.649 Humbel, du 10 juin 1982, Dépérissement des sapins blancs, de la motion 82.576 Morf du 6 octobre 1982, Précipitations acides, et de l'interpellation 82.576 Aubry, du 7 octobre 1982, Pluie acide. Les points 1, 2 et 3 de la motion Morf furent adop-

¹⁾ Toutes les interventions parlementaires sont reproduites littéralement à l'annexe I.

tés par le Conseil national, sous forme de postulat; les points 4 et 5 de cette intervention furent transmis au Conseil des Etats, sous forme de motion.

Deux interventions parlementaires ont été déposées pendant la *session d'été* 1983 (83.461 motion Graf, du 14 juin 1983, Essence sans plomb; 83.518 postulat Longet, du 23 juin 1983, Surveillance de la pollution de l'air); elles étaient aussi motivées, notamment par le dépérissement des forêts. Le Conseil fédéral s'est déclaré prêt à recevoir ces deux interventions. La motion a été transmise au Conseil des Etats, le postulat au Conseil fédéral.)

(La motion 83.309, du député aux Etats Muheim, du 31 janvier 1983, Transit des poids lourds dans le Canton d'Uri, peut aussi être comptée parmi celles qui ont trait au dépérissement des forêts et à la pollution atmosphérique. L'encouragement du feroutage fut approuvé sous forme de motion, les autres objets restants sous la forme de postulat. La motion a été transmise au Conseil des Etats, le postulat au Conseil fédéral.)

Le dépérissement des forêts est à l'origine d'un grand nombre d'interventions parlementaires déposées durant la *session d'automne* 1983:

Motions

- 83.536 Groupe indépendant et évangélique, 19 septembre 1983
Dépérissement des forêts. Essence sans plomb. Réduction de la surtaxe douanière
- 83.537 Groupe PdT, PSA, POCH, 19 septembre 1983
Dépérissement des forêts. Mesures d'urgence
- 83.538 Groupe de l'Union démocratique du Centre, 19 septembre 1983
Pluies acides. Dépérissement des forêts
(Formulation identique à celle de l'intervention parlementaire 83.556)
- 83.539 Groupe démocrate-chrétien, 19 septembre 1983
Dommages aux forêts
- 83.540 Biderbost, 19 septembre 1983
Gaz d'échappement des automobiles. Réduction des émissions toxiques
- 83.541 Groupe socialiste, 19 septembre 1983
Dépérissement des forêts. Arrêté fédéral urgent
- 83.556 Gerber, député au Conseil des Etats, 19 septembre 1983
Pluies acides. Dépérissement des forêts
(Teneur identique à celle de la motion 83.538)

Interpellations urgentes

- 83.542 Groupe radical-démocratique, 19 septembre 1983
Dépérissement des forêts. Mesures
- 83.543 Groupe libéral-démocratique, 19 septembre 1983
Dépérissement des forêts

- 83.544 Brélaz, 19 septembre 1983
Mort des forêts et pollution atmosphérique
- 83.545 Carobbio, 19 septembre 1983
Dommages aux forêts
- 83.546 Houmard, 19 septembre 1983
Forêts suisses. Mesures
- 83.547 Kopp, 19 septembre 1983
Essence sans plomb
- 83.558 Bauer, Députée au Conseil des Etats, 19 septembre 1983
La mort de la forêt
- 83.559 Knüsel, Député au Conseil des Etats, 19 septembre 1983
Dépérissement des forêts
- 83.566 Groupe socialiste, 20 septembre 1983
Dépérissement des forêts

Interpellation

- 83.576 Jaeger, 26 septembre 1983
Dépérissement des forêts. Diagnostic et mesures à prendre

Question ordinaire urgente

- 83.707 Künzi, 19 septembre 1983
Dépérissement des forêts. Mesures

Question ordinaire

- 83.715 Humbel, 21 septembre 1983
Dépérissement des forêts

Vu le nombre de ces interventions, le Conseil fédéral n'a pas été en mesure d'y répondre par la voie ordinaire. C'est pourquoi il a annoncé, le 4 octobre 1983 au Conseil des Etats et le 6 octobre au Conseil national, qu'un rapport serait établi, lequel comprendrait une liste des mesures possibles de lutte contre le dépérissement des forêts et donnerait une appréciation de leurs effets sur la réduction de la pollution atmosphérique et sur d'autres domaines. Ce rapport devrait exposer l'ensemble du problème et fournir au Conseil fédéral l'aide requise en vue de la décision à prendre.

Le 6 octobre 1983, le Conseil national a transmis les motions 83.536, 83.537, 83.540, et 83.541 au Conseil fédéral, sous forme de postulats; les points 1 à 4 de la motion 83.538 ont été transmis au Conseil fédéral sous forme de motion, le point 5 sous forme de postulat; les points 1, 4, 5 et 6 de la motion 83.539 ont été transmis au Conseil des Etats sous forme de motion, les points 2 et 3, par contre, sous forme de postulat au Conseil fédéral. Le 4 octobre 1983, le Conseil des Etats a transmis les points 1 à 4 de la motion 83.556, en qualité de motion, au Conseil fédéral, le point 5 par contre sous forme de postulat. La réponse du Conseil fédéral a permis

de considérer comme liquidées les interpellations et les deux questions ordinaires.

D'autres interventions parlementaires furent encore déposées lors de la session d'hiver 1983:

Motions

- 83.911 Bundi, 28 novembre 1983
Dommages aux forêts. Mesures d'urgence
- 83.920 Müller-Scharnachtal, 6 décembre 1983
Moteurs diesel. Limitation des nuisances
- 83.925 Houmard, 8 décembre 1983
Dommages aux forêts. Mesures en faveur de l'économie forestière et de l'industrie du bois
- 83.955 Groupe indépendant et évangélique, 15 décembre 1983
Protection de l'environnement. Cellule de crise
- 83.956 Groupe indépendant et évangélique, 15 décembre 1983
Dépérissement des forêts. Mesures d'urgence
- 83.957 Groupe indépendant et évangélique, 15 décembre 1983
Lutte contre le dépérissement des forêts. Financement
- 83.961 Groupe indépendant et évangélique, 16 décembre 1983
Dépérissement des forêts. Mesures à moyen et long terme

(Les motions 83.910 Iten, du 28 novembre 1983, Prescriptions sur les gaz d'échappement des moteurs diesel et 83.952 Oehen, du 15 décembre 1983, Tritium. Nuisances, peuvent aussi figurer parmi celles qui traitent du dépérissement des forêts et de la pollution atmosphérique. Le Conseil fédéral y a répondu dans l'ordre le 23 mai, le 30 mai 1984 et le 22 juin 1984; elles ont été transmises au Conseil fédéral sous forme de postulats.)

Postulats

- 83.941 Bratschi, 14 décembre 1983
Dépérissement des forêts. Teneur en soufre du mazout et du diesel
- 83.963 Segmüller, 16 décembre 1983
Pollution atmosphérique. Conséquences
- 83.966 Günter, 16 décembre 1983
Véhicules automobiles et abonnement général CFF

(Les postulats 83.917 Rebeaud, 30 novembre 1983, Pollution de l'air. Mesure concrète et 83.918 Wick, 1^{er} décembre 1983, Véhicules automobiles. Arrêt du moteur aux feux rouges, peuvent aussi être comptés parmi ceux qui traitent du dépérissement des forêts et de la pollution atmosphérique. Le Conseil fédéral a répondu favorablement aux deux interventions: le

15 février au postulat Wick, le 23 mai au postulat Rebeaud. Le postulat Wick a été transmis le 23 mars et le postulat Rebeaud le 22 juin.)

Interpellations

- 83.915 Morf, 30 novembre 1983
Dépérissement des forêts. Frais subséquents
- 83.931 Aubry, 12 décembre 1983
Lutte contre la pollution atmosphérique
- 83.933 Egli-Winterthour, 13 décembre 1983
Gaz auto. Surtaxe sur les carburants

(Les interpellations 83.929 Sager, du 12 décembre 1983, Courses d'automobiles, et 83.930 Brélaz, du 12 décembre 1983, Grand prix de F1 en Suisse, peuvent aussi figurer parmi celles qui traitent du dépérissement des forêts et de la pollution atmosphérique. La réponse du Conseil fédéral a été donnée le 22 février 1984. Le Conseil national a traité ces interpellations le 23 mars 1984.)

D'autres interventions sont venues s'ajouter à cette liste lors des deux *sessions de printemps 1984*.

Motions

- 84.333 Groupe socialiste, 7 mars 1984
Dépérissement des forêts. Promotion des transports publics
- 84.339 Bühler-Tschappina, 7 mars 1984
Taxe écologique sur le mazout

(Les motions 84.303 Herczog, 5 mars 1984, CFF. Abonnement écologique, 84.401 Groupe indépendant et évangélique, 23 mars 1984, Transports publics. Communauté tarifaire suisse, 84.402 Groupe indépendant et évangélique, 23 mars 1984, Véhicules automobiles. Coûts fixes et coûts variables, et 84.404 Groupe indépendant et évangélique, 23 mars 1984, Stockage du bois. Création d'un fonds, appartiennent aussi, dans le sens le plus large, au thème du dépérissement des forêts et de la pollution de l'air. Le Conseil fédéral a accepté la dernière d'entre elles le 23 mai, sous forme de postulat; elle lui a été transmise le 22 juin. Sur recommandation du Conseil fédéral, les trois autres ont été rejetées [motions 84.303, 84.401 et 84.402].)

Postulats

- 84.323 Binder, Député au Conseil des Etats, 5 mars 1984
Effets de la pollution de l'air et de la pluie acide sur les cours d'eau

84.369 Kühne, 14 mars 1984
Pollution atmosphérique. Effets sur les cultures

(Le postulat 84.362 Fankhauser, du 14 mars 1984, Abonnement écologique de la région bâloise. Participation des CFF et des PTT, peut également figurer parmi ceux qui traitent du dépérissement des forêts et de la pollution atmosphérique. Le Conseil fédéral l'a refusée le 4 juin 1984.)

Interpellation

84.337 Butty, 6 mars 1984
Limitation de vitesse sur les routes nationales

(L'interpellation 84.351 Weder-Bâle du 12 mars 1984, Centrales nucléaires et dépérissement des forêts, peut également être comptée parmi celles qui traitent du dépérissement des forêts et de la pollution atmosphérique. Le Conseil fédéral y a répondu le 30 mai et le Conseil national l'a traitée le 22 juin 1984.)

Questions ordinaires

84.660 Friedli, 22 mars 1984
Transports publics et protection de l'environnement

84.682 Ruf-Berne, 4 mai 1984
Dépérissement des forêts. Recherche

(Les questions ordinaires 84.611 Meizoz, du 6 mars 1984, Limitations de vitesse, et 84.641 Seiler, du 14 mars 1984, Centrales nucléaires. Dommages à la végétation, peuvent également être comptées parmi celles qui traitent du dépérissement des forêts et de la pollution atmosphérique. Le Conseil fédéral y a répondu séparément le 30 mai 1984.)

Une dernière intervention a encore été présentée durant la *session d'été 1984* (84.461, postulat Ruf-Berne du 15 juin 1984, Pluies acides. Mesure du pH).

Depuis la session d'automne 1983, il n'a été répondu à aucune intervention se rapportant *directement* au dépérissement des forêts et à la pollution atmosphérique, puisque le Conseil fédéral avait déjà l'intention de traiter globalement ce sujet dans le rapport annoncé.

22 Autres requêtes

Le dépérissement des forêts et la pollution de l'air ont encore suscité d'autres requêtes provenant soit de cantons, soit d'organisations écologiques privées, soit de nombreux citoyens inquiets.

En ce qui concerne les requêtes présentées par les cantons, trois initiatives figurent au premier plan. Celle du *canton de Bâle-Campagne*, déposée le 5 décembre 1983, est intitulée «Mesures efficaces contre la pollution de

l'air» (83.204). L'initiative déposée par le *canton de Bâle-Ville* porte le titre de «Programme urgent de la Confédération contre le dépérissement des forêts» (84.203); elle date du 9 février 1984. Quant à la troisième, elle provient du *canton de Schaffhouse*; elle est intitulée «Mesures fédérales efficaces contre la pollution de l'air» (84.204) et a été remise le 27 février 1984. Outre ces trois initiatives, les cantons ont aussi adressé de nombreuses lettres aux offices fédéraux compétents.

En tête des requêtes émanant d'organisations écologiques figure le «Programme d'urgence des organisations écologiques pour la sauvegarde de la forêt suisse», du 10 septembre 1983. Le programme traite des véhicules à moteur et des installations de chauffage; il propose, dans cet ordre d'idées des mesures à court, moyen et long terme ainsi que des mesures auxiliaires. Il a été rédigé de concert par le Fonds mondial pour la nature (WWF) Suisse, l'Association suisse pour la protection de la nature, l'Association suisse des transports, la Ligue suisse pour la protection de la nature, l'Association Santé du peuple suisse et la Ligue suisse du patrimoine national.

Enfin, bon nombre de citoyennes et de citoyens ont exprimé à la fois leur consternation à propos du dépérissement des forêts et leur inquiétude face à la pollution atmosphérique. Dans d'innombrables lettres adressées au Conseil fédéral, ils ont proposé des mesures de lutte contre le dépérissement des forêts et la pollution atmosphérique. La manifestation du 5 mai 1984 à Berne: «SOS Forêt», a démontré de manière impressionnante l'attachement que le peuple suisse témoigne à la forêt.

Les interventions proposées par les cantons, les organisations écologiques et les citoyens constituent autant d'appuis importants et de compléments des mesures exigées ou mises en discussion par le biais des interventions parlementaires.

3 Catalogue des mesures envisageables

Les mesures demandées par le Parlement, les cantons, les organisations écologiques et les citoyens peuvent se répartir en cinq groupes, à savoir «forêts», «moyens de transport», «énergie et chauffage», «industrie et arts et métiers», «divers». Il s'agit des mesures ci-après:

«Forêt»

- W 1 Desserte des forêts, amélioration des conditions d'infrastructure
- W 2 Restauration de forêts détruites, reboisement des clairières
- W 3 Utilisation de produits phytosanitaires en forêt
- W 4 Arrêté fédéral sur des mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts
- W 5 Amélioration de l'écoulement et de la commercialisation du bois suisse
- W 6 Planification de mesures à prendre sur le marché du bois en cas de catastrophe

- W 7 Protection des propriétaires contre les pertes de revenu par suite de dégâts aux forêts (Fonds pour les dégâts aux forêts)
- W 8 Révision de la loi concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts
- W 9 Coordination des travaux dans le domaine forestier
- W 10 Formation et perfectionnement; programme d'impulsion «bois» (renforcement de l'industrie du bois)
- W 11 Information du public sur les problèmes forestiers

«Moyens de transport»

- V 1 Extensions des chemins pour piétons et des pistes cyclables
- V 2 Essence sans plomb
- V 3 Valeurs limites des gaz d'échappement fixées pour 1986: entrée en vigueur anticipée
- V 4 Extension du champ d'application des prescriptions sur les gaz d'échappement à toutes les automobiles légères
- V 5 Introduction des valeurs limites des gaz d'échappement valables aux Etats-Unis depuis 1983
- V 6 Introduction des valeurs limites des gaz d'échappement valables en Californie
- V 7 Maintien des valeurs limites des gaz d'échappement prévues pour 1986
- V 8 Montage obligatoire d'un catalyseur
- V 9 Prescription contre les pertes par l'évaporation
- V 10 Prescription sur les gaz d'échappement et les particules pour les véhicules à moteur diesel
- V 11 Prescription sur les gaz d'échappement et les particules pour les camions
- V 12 Prescriptions sur les gaz d'échappement pour les motocycles/cyclomoteurs
- V 13 Interdiction des moteurs à deux temps
- V 14 Adaptations des anciens véhicules aux prescriptions sur les gaz d'échappement
- V 15 Montage de démarreurs à commande automatique
- V 16 Information sur les produits/Publication des émissions de gaz d'échappement
- V 17 Contrôles des gaz d'échappement sur les véhicules déjà en circulation
- V 18 Intervention de contrôleurs mobiles des gaz d'échappement
- V 19 Dimanches sans voitures

- V 20 Circulation les jours pairs/impairs
- V 21 Limitation des vitesses à 80/100 km/h
- V 22 Arrêt du moteur aux feux rouges
- V 23 Modération de la circulation
- V 24 Limitation du trafic automobile
- V 25 Interdiction des manifestations sportives automobiles
- V 26 Age minimal pour les cyclomotoristes: 18 ans
- V 27 Age minimal pour les conducteurs de voitures de tourisme et de motocycles: 20 ans
- V 28 Essence sans plomb pour tous les véhicules de la Confédération
- V 29 Catalyseurs pour tous les véhicules de la Confédération
- V 30 Encouragement financier de la technique des catalyseurs; mesure à caractère temporaire (ressources prélevées sur les droits d'entrée des carburants)
- V 31 Subvention à la dépollution des gaz d'échappement des véhicules à moteurs
- V 32 Taxe sur les véhicules à moteur échelonnée selon l'intensité des émissions de ces véhicules
- V 33 Abonnement général CFF pour les détenteurs de véhicules à moteur
- V 34 Diminution de la surtaxe sur l'essence sans plomb
- V 35 Diminution de la surtaxe sur les carburants pour le gaz liquéfié
- V 36 Rationnement des carburants liquides
- V 37 Encouragement des véhicules routiers fonctionnant à l'électricité
- V 38 Conversion de lignes urbaines de bus diesel en trolleybus
- V 39 Trafic-marchandises à grande distance par le rail
- V 40 Redevance sur le trafic des poids lourds compte tenu des coûts externes
- V 41 Développement des transports publics
- V 42 Améliorations des horaires des transports publics
- V 43 Réduction tarifaire dans les transports publics pour les détenteurs d'un véhicule automobile
- V 44 Réduction des prix d'abonnement des navetteurs (participation financière de l'employeur)
- V 45 Renonciation totale à remplacer des lignes ferroviaires par des services de bus
- V 46 Prescriptions concernant les émissions des aéronefs
- V 47 Réduction du trafic aérien
- V 48 Interdiction de larguer du carburant (dumping)

- V 49 Interdiction des ultra-légers (UL)
- V 50 Prescriptions concernant la consommation de carburant des véhicules automobiles
- V 51 Carburants de remplacement
- V 52 Abandon de tronçons de routes nationales controversés
- V 53 Droits d'entrée sur les carburants: abrogation ou modification du principe de l'affectation
- V 54 Droits d'entrée perçus sur les carburants: priorités nouvelles quant à l'utilisation
- V 55 Droits d'entrée perçus sur les carburants: propositions concrètes d'utilisation

«Energie et chauffage»

- F 1 Huile de chauffage à faible teneur en soufre dans l'administration fédérale
- F 2 Teneur en soufre dans l'huile «extra légère»
- F 3 Réduction du SO₂ lors de la combustion d'huile de chauffage lourde
- F 4 Réduction du SO₂ de la combustion de charbon
- F 5 Interdiction des huiles de chauffage «moyenne» et «lourde» et des charbons sans désulfuration
- F 6 Réduction des oxydes d'azote des installations de chauffage
- F 7 Adaptation de l'épuration des gaz d'échappement à l'état le plus récent de la technique
- F 8 Contrôle obligatoire des installations de chauffage à huile
- F 9 Expertise-type des chaudières et des brûleurs à pulvérisation
- F 10 Contingentement des huiles de chauffage
- F 11 Dimensions à donner aux installations thermiques
- F 12 Prescriptions touchant l'isolation thermique des bâtiments
- F 13 Réfection énergétique des bâtiments
- F 14 Abaissement de la température de locaux
- F 15 Décompte individuel de chauffage (DIC)
- F 16 Taxe à affectation spéciale
- F 17 Taxe d'incitation
- F 18 Subventions dans le domaine de l'énergie
- F 19 Dégrèvements fiscaux dans le domaine de l'énergie
- F 20 Cautionnement et prêt à intérêt réduit dans le domaine de l'énergie
- F 21 Chauffage à distance à partir des centrales nucléaires

- F 22 Nouvelle centrale nucléaire, destinée au chauffage
- F 23 Service de consultation en matière d'énergie

«Industrie et arts et métiers»

- I 1 Limitation des émissions industrielles de SO₂, NO_x, HCl et HC
- I 2 Abaissement des valeurs limites d'émissions et contrôle systématique des usines d'incinération des déchets
- I 3 Epuration à court terme des gaz de combustion avec aide financière de l'Etat dans les cas pénibles

«Divers»

- D 1 Projet «Sanasilva»: observation de l'évolution des dégâts
- D 2 Inventaire forestier national (IFN)
- D 3 Programme national de recherche (PNR 12)
- D 4 Acquisition des données de base pour les mesures de protection
- D 5 Collaboration internationale en matière de sylviculture
- D 6 Extension du réseau NABEL et développement des méthodes de mesures
- D 7 Extension du programme national de recherche 14 (PNR 14)
- D 8 Programme de recherche sur les conséquences des pluies acides
- D 9 Etude des polluants et de leurs conséquences pour la forêt
- D 10 Enquête sur les dommages hors de la forêt (bio-indicateurs, inventaire des bâtiments endommagés)
- D 11 Mesures au niveau international CEE/ONU
- D 12 Mesures au niveau international OCDE
- D 13 Pollution atmosphérique transfrontière: prélèvement de taxes
- D 14 Recyclage
- D 15 Etude de l'impact des produits sur l'environnement
- D 16 Augmentation du personnel et des moyens financiers pour l'OFPE
- D 17 Mise en vigueur de la loi sur la protection de l'environnement
- D 18 Etat-major de crise affecté à la protection de l'environnement
- D 19 Education et information en matière d'environnement
- D 20 Adaptation de la politique financière aux besoins de l'environnement

Toutes ces mesures sont décrites en détail dans l'annexe¹⁾; elles ont été analysées selon les critères suivants:

– Description de la mesure

¹⁾ Cf. le catalogue de mesures figurant dans l'annexe II.

- Réduction escomptée de la pollution atmosphérique
- Autres effets positifs
- Effets négatifs
- Bases juridiques Confédération/cantons
- Exécution ou compétence
- Remarques complémentaires

Dans la mesure du possible, la réduction escomptée de la pollution atmosphérique apportée par une mesure a été calculée en tonnes par année. Pour établir la relation entre cette réduction et la charge polluante totale causée par les trois polluants les plus importants, soit l'anhydride sulfureux (SO₂), les oxydes d'azote (NO_x) et les hydrocarbures (HC), ainsi que par le monoxyde de carbone (CO), on se fonde sur l'émission annuelle de ces substances toxiques, soit:

- SO₂ : env. 90 000 t (1982)
- NO_x : env. 180 000 t (1982)
- HC : env. 200 000 t (1982)
- CO : env. 690 000 t (1982; évaluation)

La responsabilité des diverses mesures est répartie entre tous les départements, c'est pourquoi le Conseil fédéral accorde une grande importance à la coordination de ces mesures. La répartition des compétences relatives aux divers groupes de mesures est la suivante:

Titre du groupe de mesures	Compétence		Nombre de mesures	Total
	Département	Office		
Forêt	DFI	OFF	11	11
Moyens de transport	DFI	OFF	1	55
		OFSP/		
		OFPE	1	
	DFJP	OFP	25	
	DMF	DAMF	2	
	DFP	AFF	4	
		DGD	2	
	DFEP	OFAE	1	
	DFTCE	EMT	4	
		OFT	5	
		OFAC	4	
		OFEN	2	
		OFR	4	
Energie et chauffage	DFI	OCF	1	23
		OFPE	8	
	DFEP	OFAE	1	
	DFTCE	OFEN	13	

Titre du groupe de mesures	Compétence		Nombre de mesures	Total
	Département	Office		
Industrie et commerce	DFI	OFPE	3	3
Divers	DFI	OFF	5	
		OFPE	13	
		OFES	1	
	DFF	AFF	1	
Total				122

Pour cette raison, l'ensemble des problèmes liés au dépérissement des forêts ne peut être résolu que si l'administration fédérale coordonne tous ses efforts en vue de la même finalité.

4 Mesures arrêtées et mesures mises en œuvre

41 Mesures prises avant que ne débute le débat public sur le dépérissement des forêts

Avant que le débat sur le dépérissement des forêts ne devienne public, le Conseil fédéral avait déjà introduit diverses mesures. En voici les plus importantes:

- Se fondant sur la loi sur la circulation routière (RS 741.01), la loi sur le travail (RS 822.11) et la loi sur le commerce des toxiques (RS 814.80), le Conseil fédéral a édicté une série de prescriptions contraignantes pour l'ensemble de la Suisse, aux fins de réduire la pollution atmosphérique. Citons l'ordonnance sur les gaz d'échappement (OGE du 1^{er} mars 1982; RS 741.434) dont la première étape d'application a débuté le 1^{er} octobre 1982. L'entrée en vigueur des dispositions constituant la 2^e étape a été fixée au 1^{er} octobre 1986 (prescriptions contraignantes les plus sévères d'Europe). En vertu de la loi sur le commerce des toxiques, la teneur en plomb de l'essence est limitée depuis le 1^{er} janvier 1982 à 0,15 g par litre.
- Au cours de ces dernières années, la Confédération a publié plus de vingt directives qui servent non seulement aux cantons et aux communes, mais dont certaines sont contraignantes en vertu de législations cantonales sur la lutte contre la pollution atmosphérique. Mentionnons les directives sur les installations de chauffage domestiques et les chauffages industriels (FF 1972 I 1083), sur la limitation de la pollution de l'air causée par les usines d'incinération des déchets (FF 1982 I 1349), sur les aciéries, les fabriques d'aluminium, etc. Une autre directive exige la réduction de 0,5 à 0,3 pour cent de la teneur maximum en soufre de l'huile de chauffage extra-légère (FF 1983 III 402). Avec l'entrée en vigueur de la loi sur la protection de l'environnement, toutes ces directives passeront au rang d'ordonnance et deviendront ainsi contraignantes pour l'ensemble du

pays. Lors de la mise en vigueur de ces ordonnances, le Conseil fédéral veillera à donner la priorité à la forêt.

- La Suisse prend une part active aux travaux des divers organismes internationaux, notamment au programme des Nations Unies pour l'environnement, à l'Organisation pour la Coopération et le Développement Economiques (OCDE) et à la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU). C'est ainsi que notre pays signait en 1979 déjà la Convention sur la pollution transfrontière à longue distance (RO 1983 887) et qu'au printemps 1983, à l'occasion de la première séance de l'organe exécutif, elle demandait, avec la République fédérale d'Allemagne et l'Autriche, non seulement une réduction sensible des émissions d'anhydride sulfureux, mais encore l'inclusion des oxydes d'azote dans les futurs programmes de lutte contre la pollution atmosphérique transfrontière. En 1983, des discussions sur la pollution atmosphérique ont eu lieu avec le secrétaire d'Etat ouest-allemand du Ministère de l'intérieur, M. Spranger, le ministre autrichien de la santé et de la protection de l'environnement, M. Steyrer, ainsi qu'avec M^{me} Bouchardeau, alors secrétaire d'Etat du Gouvernement français.
- Le dépérissement des forêts en Suisse a incité les inspecteurs forestiers cantonaux, de concert avec les offices fédéraux compétents, à effectuer une enquête auprès des services forestiers locaux et régionaux, dans le cadre d'un programme d'urgence. Cette enquête a été complétée par des analyses chimiques d'échantillons d'aiguilles d'épicéas provenant de toute la Suisse. Entre 1984 et 1988, dans le cadre du projet «Sanasilva», un bilan de l'état sanitaire de la forêt sera dressé selon des méthodes scientifiques aux fins de mettre sur pied à long terme un service phytosanitaire d'observation et d'information. Les connaissances acquises apporteront des informations sur la manière dont le mal se propage effectivement; par la même occasion, il sera possible de vérifier les critères qui permettront d'observer, d'analyser et de surveiller l'état sanitaire de la forêt à longue échéance.
- En 1980 déjà, le Conseil fédéral confiait au Fonds national le mandat d'élaborer, dans le cadre des programmes nationaux de recherche, le plan d'exécution d'un programme intitulé «Cycle et pollution de l'air en Suisse» et doté d'une limite de crédit fixée à 6 millions de francs. Le plan d'exécution du programme de recherche PNR 14 a été mis au concours en été 1982.

42 Mesures depuis l'automne 1983

Depuis l'automne 1983, les mesures complémentaires suivantes ont été élaborées, arrêtées ou mises en œuvre:

a. Crédit spécial «dépérissement des forêts»

Le 3 octobre 1983, le Conseil fédéral a fait savoir qu'il entendait affecter les moyens financiers suivants à la lutte contre le dépérissement des forêts:

- Moyens affectés à l'établissement d'un diagnostic sur l'état sanitaire de la forêt et l'ampleur des dommages (Sanasilva): 17 millions de francs divers
- Moyens affectés à la lutte: 4 millions de francs forêt
- Subsidés destinés à l'encouragement du programme national de recherche 14 (programme complémentaire «Dépérissement des forêts et pollution de l'air en Suisse») dans les domaines de la météorologie et de la pollution atmosphérique: 5,9 millions de francs; voir aussi let. b) divers

Montant total: 26,9 millions de francs

b. Programme complémentaire «Dépérissement des forêts et pollution de l'air en Suisse» dans le cadre du programme national de recherche 14

Le 15 février 1984, le Conseil fédéral a approuvé le programme complémentaire «Dommages subis par les forêts et pollution atmosphérique en Suisse» (PNR 14+). Dans ce cadre, l'accent est mis sur: divers

- Les méthodes d'enregistrement des atteintes portées aux forêts
- Les recherches sur l'interdépendance entre le dépérissement des forêts et les facteurs locaux et les influences sur l'environnement
- L'acquisition de données de base permettant de prévoir le développement des dégâts

Limite de crédit: 6 millions de francs (subsidés au Fonds national)

Durée du programme: quatre ans

c. Essence normale sans plomb

Le 12 mars 1984, le Conseil fédéral a décidé ce qui suit: moyens
de transport

- Dès le 1^{er} janvier 1985, seule l'essence normale sans plomb pourra être importée ou livrée par les raffineries suisses.
- Dès le 1^{er} juillet 1986, seule l'essence normale sans plomb pourra être commercialisée.

d. Mesures d'urgence

Le 12 mars 1984, le Conseil fédéral a donné son accord aux mesures d'urgence suivantes:

- | | |
|--|------------------------|
| - Création des conditions préalables à l'admission à la circulation de véhicules équipés d'un catalyseur (prescriptions relatives à l'homologation et au contrôle subséquent de ces véhicules). (Les prescriptions sur l'homologation sont déjà établies.) | moyens
de transport |
| - Etablissement d'un programme pour le contrôle subséquent des carburateurs. | moyens
de transport |
| - Introduction du contrôle obligatoire des installations de chauffage (exigences énergétiques et de la lutte contre la pollution de l'air). | énergie/
chauffage |
| - Introduction de l'expertise obligatoire des types et marques d'épreuve pour les chaudières et brûleurs à huile neufs. | énergie/
chauffage |
| - Publication de prescriptions relatives aux dimensions et à l'équipement des installations productrices de chaleur et d'eau chaude. | énergie/
chauffage |
| - Limitation anticipée de la teneur en soufre de l'huile de chauffage «extra-légère» à 0,3 pour cent. | énergie/
chauffage |
| - Publication de prescriptions sur l'isolation des bâtiments (prescriptions sur l'isolation thermique). | énergie/
chauffage |

e. Arrêté réglant l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants

Le 13 mars 1984, le Conseil fédéral a approuvé le message relatif à un arrêté fédéral réglant l'utilisation de certains droits d'entrée sur les carburants (arrêté réglant l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants) affectés à des tâches dans la construction des routes ainsi que des arrêtés sur la compensation des prestations supplémentaires de la Confédération (arrêté réglant l'utilisation des droits sur les carburants) de même que les arrêtés fédéraux correspondants (FF 1984 I 993).	moyens de transport
--	------------------------

Dans son message relatif à l'arrêté réglant l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants, le Conseil fédéral a précisé, dans le contexte des contributions à des mesures de protection de l'environnement requises par le trafic routier:

Si l'on parvient à trouver des remèdes efficaces, par exemple contre le dépérissement des forêts, et que l'on puisse établir que l'administration de ces remèdes est nécessaire pour une part au moins prépondérante par le trafic routier, la Confédération doit pouvoir contribuer aux frais de

ces remèdes par des prélèvements sur les droits d'entrée frappant les carburants.

f. Mesures extraordinaires de lutte contre les dégâts aux forêts

Le 4 mai 1984, le Parlement a adopté un arrêté fédéral sur des mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts (FF 1984 I 1109). En vertu de l'arrêté fédéral, la Confédération octroie les contributions suivantes:

forêts

Article premier Principe

La Confédération alloue des subventions pour les mesures visant à protéger la forêt contre les effets de substances polluantes, les maladies et les parasites.

Art. 2 Subventions fédérales

¹ Les subventions fédérales sont fixées, selon la capacité financière du canton, comme il suit:

- a. Entre 25 et 50 pour cent des dépenses pour l'achat, l'utilisation et l'entretien d'instruments et d'installations destinées à la lutte contre les parasites de la forêt;
- b. Entre 25 et 50 pour cent des dépenses pour l'écorage du bois menacé ou son enlèvement jusqu'à la place de dépôt la plus proche hors forêt et, exceptionnellement, pour le traitement chimique du bois menacé;
- c. Entre 10 et 50 pour cent des dépenses pour l'exploitation des arbres endommagés et le transport jusqu'aux places de dépôts;
- d. Entre 10 et 50 pour cent des dépenses pour des mesures particulières lors d'événements extraordinaires.

g. Limitations des vitesses à 80/120

Le 12 septembre 1984, le Conseil fédéral a décidé de limiter de la manière suivante la vitesse maximale des véhicules à moteur, du 1^{er} janvier 1985 au 31 décembre 1987:

- 80 km/h à l'extérieur des localités, excepté sur les autoroutes
- 120 km/h sur les autoroutes

moyens
de transport

Avant de prendre sa décision, le Conseil fédéral avait tenu compte de trois types d'arguments: des préoccupations ayant trait à la sécurité du trafic, du rejet unanimement exprimé par les cantons romands et le Tessin de limiter à 100 km/h la vitesse sur les autoroutes ainsi que de l'attitude de nombreux automobilistes qui sont prêts à restreindre davantage et sans obligation leur vitesse sur les autoroutes.

h. Ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique

L'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique fait aussi partie des ordonnances relatives à la loi sur la protection de l'environnement. Elle est de toute première priorité. Cette ordonnance contient les dispositions concrètes que le Conseil fédéral doit arrêter dans le secteur de la lutte contre la pollution atmosphérique en vertu de la loi sur la protection de l'environnement (art. 12, 13 et 16). Elle fournit aux cantons un instrument d'exécution efficace pour lutter contre la pollution atmosphérique et limite en particulier les émissions en provenance de l'industrie, du commerce et des chauffages. Dans ce but, des valeurs limites sont fixées pour près de cent substances toxiques et quarante types d'installations. De plus, cette ordonnance règle le contrôle obligatoire des chauffages, déjà décidé par le Conseil fédéral, et l'expertise des types pour les chauffages alimentés à l'huile. Y sont prescrites la teneur maximum en soufre des huiles de chauffage et du charbon, ainsi que la teneur maximum en plomb de l'essence pour moteurs et de l'essence pour avions. Enfin, l'ordonnance comportera également des valeurs limites d'immissions pour l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodes. La procédure de consultation vient de s'achever.

industrie/
commerce
et
énergie/
chauffage

i. Ordonnance sur l'utilisation d'énergie dans les bâtiments en fonction des impératifs de l'environnement

En vertu de la décision du Conseil fédéral du 12 mars 1984 (cf. let. d, mesures d'urgence), les prescriptions nécessaires touchant l'isolation des bâtiments ainsi que l'équipement des installations techniques des bâtiments ont été préparées de toute urgence. L'utilisation économique et rationnelle de l'énergie dans les bâtiments, d'une manière qui respecte les impératifs de l'environnement, doit permettre de freiner la pollution atmosphérique. Des prescriptions touchant l'isolation thermique des bâtiments, de même que la construction, l'équipement et le fonctionnement d'installations de chauffage et d'eau chaude, limiteront les émissions. Les cantons qui n'ont pas encore édicté de prescriptions disposent ainsi d'un instrument d'exécution efficace. Les mesures préconisées par la présente ordonnance se traduisent par des économies d'énergie; il y a comptabilité d'objectifs entre protection de l'environnement et économies d'énergie.

énergie/
chauffage

La procédure de consultation relative à l'ordonnance sur l'utilisation d'énergie dans les bâtiments en fonction des impératifs de l'environnement est close.

k. Ordonnance concernant les émissions des aéronefs

L'ordonnance sur les émissions produites par des aéronefs entrera probablement en vigueur le 1^{er} janvier 1985. Elle reprend, pour l'aviation civile suisse, les normes de l'OACI (Organisation de l'Aviation civile internationale) limitant les émissions produites par les réacteurs. Les avions à réaction consomment 99 pour cent du carburant d'aviation utilisé en Suisse.

moyens
de transport

l. Activités internationales

Depuis l'automne 1983, les contacts internationaux suivants ont eu lieu, en relation avec la question du dépérissement des forêts:

divers

- 26 octobre 1983 (Bonn): rencontre entre le conseiller fédéral Egli, la direction de l'OFPE et le ministre de l'intérieur Zimmermann (RFA)
- 2 et 3 février 1984 (Vienne): rencontre entre le conseiller fédéral Egli, la direction de l'OFPE et le ministre Steyrer (A)
- 7 mars 1984 (Paris): rencontre entre la direction de l'OFPE et M^{me} Bouchardeau, alors secrétaire d'Etat (F)
- 20 et 21 mars 1984 (Ottawa): Conférence des ministres, signature d'une déclaration par M. Böhlen, directeur-suppléant de l'OFPE
- 2 au 4 mai 1984 (Munich): participation de la Suisse à la Conférence préparatoire de la Conférence multilatérale sur les causes et la prévention des dommages subis par la forêt et les eaux du fait de la pollution atmosphérique en Europe (24-27 juin 1984, Munich)
- 11 mai 1984 (Berne): rencontre entre le conseiller fédéral Egli, la direction de l'OFPE et le ministre de l'intérieur Zimmermann (RFA)
- 18 mai 1984 (Berne): rencontre entre le conseiller fédéral Egli, la direction de l'OFPE et le conseiller gouvernemental Gerner (FL)
- 15 juin 1984 (Berne): rencontre entre le conseiller fédéral Egli, la direction de l'OFPE et M^{me} Bouchardeau, alors secrétaire d'Etat (F)
- 24 au 27 juin 1984 (Munich): participation de la Suisse à la Conférence multilatérale sur l'environnement

- 29 et 30 août 1984 (Lucerne): rencontre entre le Conseiller fédéral Egli, la direction de l'OFPE, le ministre de l'intérieur Zimmermann (RFA) et le ministre Steyrer (A)
- 25 au 28 septembre 1984 (Genève): deuxième session de l'Organe exécutif de la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, avec participation suisse

5 Propositions relatives aux interventions parlementaires

51 Interventions déjà traitées par le Parlement

Une série d'interventions ont déjà été traitées par le Parlement. Cela vaut pour les interventions déposées avant que ne commence le débat politique sur le dépérissement des forêts, pour les interventions de la session d'automne 1983 et pour quelques interventions ultérieures que l'on peut aussi compter parmi celles traitant au sens large du dépérissement des forêts et de la pollution atmosphérique; le Conseil fédéral y a donc répondu séparément. A la lumière du rapport sur le dépérissement des forêts, il est aujourd'hui possible de considérer diverses interventions comme réglées; d'autres par contre sont encore en suspens.

511 Classement proposé

M 82.567 Morf, 6 octobre 1982, précipitations acides (cf. aussi ch. 524):

Les points 1, 2 et 3 de la motion ont été transmis sous forme de postulat. Le Conseil fédéral renvoie à sa réponse du 18 novembre 1982 et aux considérations du présent rapport (notamment les mesures W 7, W 11 et D 6). Il *propose* de classer les points 1, 2 et 3.

M 83.537 Groupe PdT, PSA, POCH, 19 septembre 1983, dépérissement des forêts, mesures d'urgence (cf. aussi ch. 512):

La motion a été transmise au Conseil fédéral sous forme de postulat. L'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique satisfera aux exigences des points 1, 2 et 3 (cf. aussi mesures F 2, F 3, F 4 et I 2). Pour le point 4, le Conseil fédéral renvoie à son arrêté du 12 mars 1984 selon lequel, dès le 1^{er} juillet 1986, seule l'essence normale sans plomb pourra encore être mise dans le commerce (cf. aussi mesure V 2); quant au renforcement des prescriptions déjà édictées sur les gaz d'échappement, les mesures V 5, V 6 et V 8 fournissent des informations à ce propos. Pour le point 5, le Conseil fédéral renvoie à la mesure V 3. Il *propose* donc de classer les points 1, 2, 3, 4 et 5.

M 83.538 Groupe de l'Union démocratique du Centre, 19 septembre 1983, pluies acides, dépérissement des forêts (même teneur que la motion 83.556; cf. aussi ch. 512):

Le point 1 a été transmis au Conseil fédéral sous forme de motion. Le Conseil fédéral renvoie aux mesures D 1 et D 2 et *propose* de classer le point 1.

M 83.539 Groupe démocrate-chrétien, 19 septembre 1983, dommages aux forêts (cf. aussi ch. 521 et 523):

Les points 2 et 3 ont été transmis au Conseil fédéral sous forme de postulat. Le gouvernement renvoie au projet Sanasilva en cours d'exécution et à son arrêté du 12 mars 1984 selon lequel, dès le 1^{er} juillet 1986, seule l'essence normale sans plomb pourra encore être mise dans le commerce (cf. aussi mesure V 2). Il *propose* de classer les points 2 et 3.

M 83.540 Biderbost, 19 septembre 1983, gaz d'échappement des automobiles, réduction des émissions toxiques (cf. aussi ch. 512):

La motion a été transmise au Conseil fédéral sous forme de postulat. En relation avec le point 1, il faut retenir que le Conseil fédéral ne prescrit que les valeurs limites des gaz d'échappement et non la technologie à appliquer (cf. mesure V 8). En ce qui concerne le point 2, le gouvernement renvoie à son arrêté du 12 mars 1984 selon lequel, dès le 1^{er} juillet 1986, seule l'essence sans plomb normale pourra encore être mise dans le commerce (cf. mesure V 2). Le Conseil fédéral *propose* de classer les points 1 et 2.

M 83.541 Groupe socialiste, 19 septembre 1983, dépérissement des forêts, arrêté fédéral urgent (cf. aussi ch. 512):

La motion a été transmise au Conseil fédéral sous forme de postulat. Pour les points A 1, A 2 et A 3, le Conseil fédéral renvoie à la mesure d'urgence adoptée le 12 mars 1984 et à l'ordonnance sur l'utilisation d'énergie dans les bâtiments en fonction des impératifs de l'environnement (cf. mesures F 2, F 3, F 8, F 12 et I 1). Pour le point B 1a, il renvoie à son arrêté du 12 mars 1984 selon lequel, dès le 1^{er} juillet 1986, seule l'essence normale sans plomb pourra encore être mise en circulation (cf. mesure V 2). Pour ce qui est des limitations de vitesse (cf. mesure V 21), le Conseil fédéral a déjà pris sa décision (point B 2). Le Gouvernement *propose* donc de classer les points A 1, A 2, A 3, B 1a et B 2.

M 83.556 Gerber, 19 septembre 1983, pluies acides, dépérissement des forêts (même teneur que la motion 83. 538; cf. aussi ch. 512):

Le point 1 a été transmis au Conseil fédéral sous forme de motion. Le Gouvernement renvoie aux mesures D 1 et D 2 et *propose* de classer le point 1.

512 Interventions en suspens

P 83.518 Longet, 23 juin 1983, surveillance de la pollution de l'air:

Le postulat a été transmis au Conseil fédéral. Le comblement des lacunes du réseau Nabel et le développement des programmes d'analyse des stations (cf. mesure D 6) sont à l'examen.

M 83.309 Muheim, 31 janvier 1983, transit des poids lourds dans le canton d'Uri:

Le point concernant l'encouragement du ferroutage fut transmis au Conseil fédéral sous forme de motion, le reste sous forme de postulat. Le gouvernement renvoie à la mesure V 39 et se déclare prêt à traiter avec la plus grande diligence l'encouragement du ferroutage.

M 83.536 Groupe indépendant et évangélique, 19 septembre 1983, dépérissement des forêts, essence sans plomb, réduction de la surtaxe douanière:

La motion a été transmise au Conseil fédéral sous forme de postulat. La question d'une réduction de la surtaxe douanière sur l'essence sans plomb (cf. mesure V 34) sera traitée dans le cadre des débats parlementaires sur l'arrêté fédéral réglant l'utilisation des droits sur les carburants.

M 83.537 Groupe PdT, PSA, POCH, 19 septembre 1983, dépérissement des forêts, mesures d'urgence (cf. aussi ch. 511):

La motion a été transmise au Conseil fédéral sous forme de postulat. Pour le point 6, le gouvernement renvoie à la mesure V 19. L'objet du point 7 (cf. mesure V 52) devra être traité en relation avec le message concernant le réexamen de tronçons de routes nationales. En ce qui concerne le point 8 (cf. mesure V 53), le Conseil fédéral renvoie à l'arrêté réglant l'utilisation des droits sur les carburants. Des réponses au point 9 sont comprises dans les mesures V 42, V 43 et V 44.

M 83.538 Groupe de l'Union démocratique du Centre, 19 septembre 1983, pluies acides, dépérissement des forêts (même teneur que la motion 83.556; cf. aussi ch. 511):

Les points 2, 3 et 4 ont été adoptés sous forme de motion, le point 5 l'a été sous forme de postulat. Le Conseil fédéral renvoie aux mesures D 7, D 8, D 11 et D 12. Il est prêt à prendre les mesures nécessaires.

M 83.540 Biderbost, 19 septembre 1983, gaz d'échappement des automobiles, réduction des émissions toxiques (cf. aussi ch. 511):

La motion a été transmise au Conseil fédéral sous forme de postulat. Pour ce qui est des points 3 et 4 (cf. mesures V 2 et V 34), le Gouvernement est prêt à examiner les mesures mentionnées.

M 83.541 Groupe socialiste, 19 septembre 1983, dépérissement des forêts, arrêté fédéral urgent (cf. aussi ch. 511):

La motion a été transmise sous forme de postulat. En ce qui concerne les

points A 4, A 5, B 1b, C 1 et C 2 (cf. mesures V 5, V 7, V 55, F 2, F 15 et F 16), le Conseil fédéral procédera aux études nécessaires.

M 83.556 Gerber, 19 septembre 1983, pluies acides, dépérissement des forêts (même teneur que motion 83.538; cf. aussi ch. 511):

Les points 2, 3 et 4 ont été transmis au Conseil fédéral sous forme de motion, le point 5 l'a été sous celle de postulat. Le Gouvernement renvoie aux mesures D 7, D 8, D 11 et D 12. Il prendra les dispositions nécessaires.

M 83.910 Iten, 28 novembre 1983, prescriptions sur les gaz d'échappement des moteurs diesel:

La motion a été transmise au Conseil fédéral sous forme de postulat. Le Gouvernement renvoie à son avis du 23 mai 1984 ainsi qu'aux mesures V 10 et V 11.

M 83.952 Oehen, 15 décembre 1983, Tritium, nuisances:

La motion a été transmise au Conseil fédéral sous forme de postulat. Le Gouvernement renvoie au rapport «Dépérissement des forêts et pollution atmosphérique» et se déclare prêt à exécuter d'autres enquêtes en temps voulu.

M 84.404 Groupe indépendant et évangélique, 23 mars 1984, stockage du bois, création d'un Fonds:

La motion a été transmise au Conseil fédéral sous forme de postulat. Le Gouvernement renvoie aux mesures W 4, W 5, W 6, W 7 et D 1. Les études et autres travaux à ce sujet se poursuivent.

P 83.917 Rebeaud, 30 novembre 1983, pollution de l'air, mesure concrète: Le postulat a été transmis au Conseil fédéral. Celui-ci procédera aux études nécessaires (cf. mesures V 28 et V 29).

P 83.918 Wick, 1^{er} décembre 1983, véhicules automobiles, arrêt du moteur aux feux rouges:

Le postulat a été transmis au Conseil fédéral qui est prêt à procéder aux examens souhaités (cf. mesure V 22).

52 Interventions non encore traitées par le Parlement

Parmi les interventions parlementaires en suspens, on compte celles qui n'ont été traitées que par une Chambre (motions) et celles auxquelles seul le Conseil fédéral a répondu ou qu'il n'a pas encore traitées. Une grande partie des interventions parlementaires sur le dépérissement des forêts n'a pas encore reçu de réponse du Gouvernement. Il a l'intention d'aborder globalement toutes ces interventions en présentant ce rapport circonstancié. En se fondant sur les éléments de ce rapport, il est aujourd'hui possible de classer diverses interventions que l'on peut considérer comme réglées. Le Conseil fédéral répondra ensuite comme il se doit aux autres interventions.

521 Classement proposé

M 83.461 Graf, 14 juin 1983, essence sans plomb:

Le 12 mars 1984, le Conseil fédéral décidait que, dès le 1^{er} juillet 1986, seule l'essence normale sans plomb pourra encore être mise dans le commerce. Il renvoie de plus à sa réponse du 19 septembre 1983 ainsi qu'à la mesure V 2 et *propose* de classer la motion.

M 83.539 Groupe démocrate-chrétien, 19 septembre 1983, dommages aux forêts (cf. aussi ch. 511 et 523):

Les points 1, 5 et 6 ont été transmis au Conseil des Etats sous forme de motion. Le Conseil fédéral renvoie au projet Sanasilva en cours d'exécution (cf. aussi mesures D 1 et D 9) ainsi qu'à l'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique et aux nombreuses activités internationales (cf. aussi mesures D 11 et D 12); il *propose* de classer les points 1, 5 et 6.

M 83.911 Bundi, 28 novembre 1983, dommages aux forêts, mesures d'urgence (cf. aussi ch. 523):

Pour le point 1, le Conseil fédéral renvoie à son message du 19 mars 1984 sur les mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts (cf. aussi mesure W 4). Il *propose* de classer le point 1.

M 83.925 Houmard, 8 décembre 1983, dommages aux forêts, mesures en faveur de l'économie forestière et de l'industrie du bois (cf. aussi ch. 522, 523 et 524):

Pour le point 1, le Conseil fédéral renvoie au message du 19 mars 1984 sur les mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts (cf. aussi mesures W 2 et W 4). Il *propose* de classer le point 1.

P 83.963 Segmüller, 16 décembre 1983, pollution atmosphérique, conséquences:

Le rapport annoncé est maintenant disponible; la première partie est intitulée «Dépérissement des forêts et pollution atmosphérique»; le présent rapport en constitue la seconde partie. Le Conseil fédéral *propose* de classer le postulat.

I 83.915 Morf, 30 novembre 1983, dépérissement des forêts, frais subséquents:

Le Conseil fédéral renvoie à son arrêté du 19 mars 1984 sur les mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts et *propose* de classer l'interpellation (cf. aussi mesure W 6).

I 83.931 Aubry, 12 décembre 1983, lutte contre la pollution atmosphérique: mesures.

Le rapport «Dépérissement des forêts et pollution atmosphérique» traite des questions soulevées par l'interpellation. Un aspect partiel du problème est traité dans le cadre de la mesure F 21. Le Conseil fédéral *propose* le classement de l'interpellation.

I 83.933 Eggli-Winterthour, 13 décembre 1983, gaz auto, surtaxe sur les carburants:

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure V 35 et *propose* de classer l'interpellation.

M 84.303 Herczog, 5 mai 1984, CFF, abonnement écologique:

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure V 43 ainsi qu'à sa réponse négative du 17 septembre 1984. Il *propose* de classer la motion.

M 84.401 Groupe indépendant et évangélique, 23 mars 1984, transports publics, communauté tarifaire suisse:

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure V 44 (aspect partiel) ainsi qu'à sa réponse négative du 17 septembre 1984. Il *propose* de classer la motion.

M 84.402 Groupe indépendant et évangélique, 23 mars 1984, véhicules à moteur, coûts fixes et coûts variables:

Le Conseil fédéral renvoie à sa réponse négative du 5 septembre 1984 et *propose* de classer la motion.

P 84.323 Binder, 5 mars 1984, effets de la pollution de l'air et des pluies acides sur les cours d'eau:

Le Conseil fédéral renvoie au rapport «Dépérissement des forêts et pollution atmosphérique» et *propose* de classer le postulat.

P 84.362 Fankhauser, 14 mars 1984, abonnement écologique de la région bâloise, participation des CFF et des PTT:

Le Conseil fédéral renvoie à sa réponse négative du 4 juin 1984 et *propose* de classer le postulat.

I 84.337 Butty, 6 mars 1984, limitation de vitesse sur les routes nationales:

Le Conseil fédéral a déjà pris sa décision quant à l'introduction de nouvelles limitations de vitesse (cf. aussi mesure V 21). Il *propose* de classer l'interpellation.

Question ordinaire 84.660 Friedli, 22 mars 1984, transports publics et protection de l'environnement:

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure V 43 et *propose* de classer la question ordinaire.

Question ordinaire 84.682 Ruf-Berne, 4 mai 1984, dépérissement des forêts, recherche.

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure W 3 et *propose* de classer la question ordinaire.

P 84.461 Ruf-Berne, 15 juin 1984, pluies acides, mesure du pH:

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure D 6 et *propose* de classer le postulat.

522 Propositions: motions à classer

M 83.925 Houmard, 8 décembre 1983, dommages aux forêts, mesures en faveur de l'économie forestière et de l'industrie du bois (cf. aussi ch. 521, 523 et 524):

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure W 9 et *propose* de refuser le point 4.

M 83.955 Groupe indépendant et évangélique, 15 décembre 1983, protection de l'environnement, cellule de crise:

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure D 18 et *propose* de refuser la motion.

M 83.957 Groupe indépendant et évangélique, 15 décembre 1983, lutte contre le dépérissement des forêts, financement (voir aussi ch. 523):

En ce qui concerne le point 2, le Conseil fédéral renvoie à la mesure V 54 et *propose* de refuser ce point.

M 84.333 Groupe socialiste, 7 mars 1984, dépérissement des forêts, promotion des transports publics:

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure V 43 et *propose* de refuser la motion.

523 Proposition de transformer les interventions en postulat ou de les adopter sous forme de postulat

M 83.539 Groupe démocrate-chrétien, 19 septembre 1983, dommages aux forêts (cf. aussi ch. 511 et 521):

Le point 4 a été transmis au Conseil des Etats sous forme de motion. Le Conseil fédéral est prêt à examiner la possibilité d'abaisser encore les valeurs limites des gaz d'échappement lorsque l'essence sans plomb aura été introduite (cf. mesure V 5). Il *propose* de transformer le point 4 en postulat.

M 83.911 Bundi, 28 novembre 1983; dommages aux forêts, mesures d'urgence (cf. aussi ch. 521):

En ce qui concerne les points 2, 3 et 4, des enquêtes supplémentaires s'avèrent nécessaires (cf. mesures W 2 et V 54). Le Conseil fédéral *propose* de transformer les points 2 à 4 en postulat.

M 83.920 Müller-Scharnachtal, 6 décembre 1983, moteurs diesel, limitation des nuisances:

Le Conseil fédéral renvoie aux mesures V 10 et V 11. La motion appartient au domaine législatif délégué. Le Conseil fédéral *propose* de la transformer en postulat.

M 83.925 Houmard, 8 décembre 1983, dommages aux forêts, mesures en faveur de l'économie forestière et de l'industrie du bois (cf. aussi ch. 521, 522 et 524):

Des enquêtes ou recherches supplémentaires sont nécessaires pour le point 2 (cf. mesures W 5 et W 10). Le Conseil fédéral *propose* de transformer le point 2 en postulat.

M 83.956 Groupe indépendant et évangélique, 15 décembre 1983, dépérissement des forêts, mesures d'urgence:

Le Conseil fédéral renvoie aux différentes mesures arrêtées ou déjà mises en œuvre (entre autre l'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique, essence normale sans plomb, arrêté sur les limitations de vitesse), ainsi qu'au fait que la motion concerne un domaine législatif délégué. En outre, il renvoie aux mesures V 2, V 5, V 19, V 21, V 22, V 31, V 34, V 52, F 2, F 5 et F 7. Il *propose* de transformer la motion en postulat.

M 83.957 Groupe indépendant et évangélique, 15 décembre 1983, lutte contre le dépérissement des forêts, financement (cf. aussi ch. 522):

Les points 1 et 3 de la motion impliquent des enquêtes supplémentaires (cf. mesures V 1, V 2, V 14, V 39, V 41, V 42, V 43, F 16 et F 17). Le Conseil fédéral *propose* de transformer les points 1 et 3 en postulat.

M 83.961 Groupe indépendant et évangélique, du 16 décembre 1983, dépérissement des forêts, mesures à moyen et à long terme:

Le Conseil fédéral renvoie aux différentes mesures arrêtées ou déjà mises en œuvre (entre autre l'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique, l'essence sans plomb, les activités internationales) ainsi qu'au fait que la motion concerne un domaine législatif délégué. Il renvoie aussi aux mesures V 4, V 8, V 10, V 11, V 24, F 2, F 3, F 4, F 12, F 15, I 3, D 11 et D 12. Il *propose* de transformer la motion en postulat.

P 83.941 Bratschi, 14 décembre 1983, dépérissement des forêts, teneur en soufre du mazout et du diesel:

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure F 2 et se déclare prêt à adopter le postulat.

P 83.966 Günter, 16 décembre 1983, véhicules automobiles et abonnement général CFF:

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure V 33 et se déclare prêt à adopter le postulat.

M 84.339 Bühler-Tschappina, 7 mars 1984, taxe écologique sur le mazout:

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure F 16. Des recherches complémentaires s'imposent. Le Conseil fédéral *propose* de transformer la motion en postulat.

P 84.369 Kühne, 14 mars 1984, pollution atmosphérique, effets sur les cultures:

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure D 8 et se déclare prêt à adopter le postulat.

524 Motions adoptées ou maintenues

M 82.567 Morf du 6 octobre 1982, précipitations acides (cf. aussi ch. 511):

Les points 4 et 5 ont été transmis au Conseil des Etats sous forme de motion. Le Conseil fédéral renvoie à sa réponse du 18 novembre ainsi qu'aux mesures D 11 et D 12.

M 83.925 Houmard du 8 décembre 1983, dommage aux forêts. Mesures en faveur de l'économie forestière et de l'industrie du bois (cf. aussi ch. 521, 522 et 523):

Le Conseil fédéral renvoie à la mesure W 6 et se déclare prêt à adopter le point 3.

6 Futures priorités dans le domaine des mesures

Le 7 octobre 1983, le Parlement votait la loi fédérale sur la protection de l'environnement. Ce faisant, il chargeait le Conseil fédéral de protéger les hommes, les animaux et les plantes, leurs biocénoses et leurs biotopes des atteintes nuisibles ou incommodes, et de conserver la fertilité du sol. A titre préventif, les atteintes doivent en tout cas être réduites dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation, et pour autant que cela soit économiquement supportable. Lorsque les atteintes ainsi réduites continuent à être nuisibles ou incommodes, des mesures plus sévères s'imposent. Dans cette phase de la lutte contre les dommages, la loi sur la protection de l'environnement oblige l'Etat à prendre toutes les mesures nécessaires et propres à éviter que d'autres dommages ne surviennent; dans ce cas, la protection de l'environnement prime.

De l'avis unanime ou presque, des milieux de la science et de la recherche, ainsi que des services compétents en Suisse comme à l'étranger, la pollution atmosphérique est la cause première du dépérissement des forêts. Le fond et les corrélations de ce problème sont décrits dans le premier rapport «Dépérissement des forêts et pollution atmosphérique» publié en septembre 1984 par le Département fédéral de l'intérieur et distribué à tous les parlementaires. S'agissant du dépérissement des forêts, on ne saurait s'en remettre au principe de la prévention, étant donné que les dommages existent déjà dans les faits et qu'ils s'aggravent rapidement: conformément à la loi sur la protection de l'environnement, des mesures de lutte plus sévères s'imposent.

Comme le montre le premier rapport, la pollution atmosphérique en Suisse

est essentiellement d'origine indigène. Il importe donc au premier chef, outre les activités sur le plan international, de prendre les mesures dans le pays même. Le rapport «Dépérissement des forêts et pollution atmosphérique» indique les objectifs à atteindre. Le Conseil fédéral est donc prêt à entreprendre tout ce qui est en son pouvoir pour que la pollution atmosphérique soit réduite aussi vite que possible. Il a d'ailleurs déjà pris de premières mesures dans ce sens (cf. ch. 4).

On ne peut s'exprimer aujourd'hui déjà de manière exhaustive sur toutes les mesures envisageables (cf. ch. 3 et annexe II). A de nombreux égards, on ne sait pas encore clairement quand elles pourront être prises ou quelle pourra être leur contribution à la réduction de la pollution atmosphérique. Pour certaines d'entre elles, l'instrument technique, voire juridique, fait soit encore défaut, ou il est en préparation ou à l'examen. C'est pourquoi le Conseil fédéral n'est pas à même de présenter un catalogue de mesures complètement à jour. Mais il énumère ci-après les priorités qu'il fixe pour l'avenir, à titre de complément des mesures déjà adoptées, dans la lutte contre la pollution atmosphérique et le dépérissement des forêts.

61

Dans le domaine des *forêts*, le Conseil fédéral est prêt à soutenir toutes les mesures réalistes qui apporteront une amélioration à l'état sanitaire de celles-là; les mesures déjà adoptées en sont la preuve.

Or, le rapport «Dépérissement des forêts et pollution atmosphérique» montre que des mesures applicables directement à la forêt ne représentent qu'une lutte contre les symptômes du mal. Puisque la pollution atmosphérique a été identifiée comme étant la cause réelle, les mesures doivent donc s'attaquer à la source et viser à réduire les émissions. Quant aux émissions elles-mêmes, il faut établir une distinction entre celles qui relèvent des moyens de transport, d'autres qui sont le fait du secteur de l'énergie et du chauffage, d'autres encore qui proviennent de l'industrie et du commerce.

62

Dans la lutte contre les causes des nuisances, les mesures touchant les *moyens de transport* figurent parmi celles qui sont prioritaires. Il y a lieu de distinguer entre les mesures portant sur des améliorations techniques des véhicules et celles qui ont une influence sur le rapport trafic privé/transports publics.

Au chapitre des mesures portant sur des améliorations techniques des véhicules, il s'agit de compléter les dispositions déjà prises par le Conseil fédéral de manière à obtenir une réduction efficace de la pollution atmosphérique. Pour ce faire, il faut lutter à la source contre les gaz d'échappement des moteurs aussi bien à essence que diesel. Les motocycles et les cyclomoteurs doivent eux aussi être intégrés dans l'opération de lutte contre les gaz d'échappement.

- Le 1^{er} octobre 1986 débute la deuxième étape d'application des prescriptions du 1^{er} mars 1982 sur les gaz d'échappement. Le Conseil fédéral laisse l'industrie automobile libre de décider comment elle entend remplir les conditions prévues dans ces prescriptions. Par son arrêté du 12 mars 1984, introduisant l'essence normale sans plomb, le Conseil fédéral permet à l'industrie automobile d'appliquer en principe aussi la technique des catalyseurs. Grâce à celle-ci, il sera possible de rendre les prescriptions sur les gaz d'échappement des moteurs à essence encore plus sévères que celles qui entreront en vigueur en 1986, mais cela suppose l'existence d'un réseau de distribution d'essence sans plomb sur l'ensemble du territoire et dans les pays voisins. Cela implique que l'on tienne compte de l'évolution de la situation à l'étranger. Le Conseil fédéral suit cette évolution avec attention et il édictera des prescriptions plus sévères sur les gaz d'échappement (p. ex. normes USA 1983) dès que les circonstances s'y prêteront. Parallèlement, il importera aussi de résoudre le problème des pertes par évaporation.
- Il faut aider la technique des catalyseurs à percer sur le marché; les pouvoirs publics doivent ici jouer un rôle de stimulateurs. En ce qui concerne les véhicules civils, le Conseil fédéral s'emploie à ne plus acheter à partir du 1^{er} juillet 1985, que des modèles équipés d'un catalyseur, à moins que des raisons impérieuses ne s'y opposent.
- L'offre d'essence sans plomb à un prix avantageux (grâce à un régime douanier la grevant moins lourdement que l'essence normale), peut constituer une mesure d'appoint dont le rôle n'est pas négligeable. Elle permettrait non seulement d'éviter des erreurs dans le choix du carburant pour les véhicules équipés d'un catalyseur, mais encore de stimuler la demande de tels véhicules. Les propositions seront traitées lors des débats parlementaires relatifs à l'arrêté réglant l'utilisation de droits sur les carburants. Le Conseil fédéral établira un régime différencié des taxes douanières, si les Chambres lui en délèguent le pouvoir. La date de la mise en œuvre de ce régime dépendra de son étendue et de ses effets sur la diminution des réserves.
- On sait depuis peu que les véhicules à moteur diesel contribuent eux aussi considérablement à la pollution atmosphérique. Des études suisses sur ce thème ont vu leurs résultats confirmés par ceux d'enquêtes réalisées par l'Office fédéral de l'environnement de Berlin. On se demande encore dans quelle mesure il est possible de réduire l'émission d'oxydes d'azote grâce aux catalyseurs et de particules de suie par le montage de filtres sur les véhicules à moteur diesel. Bien que la technique ne soit pas encore suffisamment développée pour être appliquée, les voies en sont déjà dessinées. Le Conseil fédéral suit l'évolution dans ce domaine et édictera dès que possible des prescriptions visant à limiter l'émission de particules de suie et de gaz d'échappement par les véhicules à moteur diesel.
- La réduction des gaz d'échappement doit concerner non seulement les véhicules automobiles, mais encore les motocycles et les cyclomoteurs. Cela vaut surtout pour les émissions d'hydrocarbures non brûlés prove-

nant des cyclomoteurs. Le Conseil fédéral examinera l'opportunité de rendre plus rigoureuses les prescriptions sur les gaz d'échappement des motocycles et des cyclomoteurs.

A eux seuls, les moyens techniques disponibles ne permettent pas de réduire suffisamment la pollution atmosphérique, d'autant que l'accroissement du trafic motorisé en restreint les effets. Aussi doit-on favoriser le développement des transports publics. Le Conseil fédéral soutient tous les efforts judicieux allant dans ce sens. Dans ce contexte, il suivra les principes de la politique globale des transports et fera tout ce qui est en son pouvoir pour que les articles constitutionnels correspondants qui accompagnaient le message du 20 décembre 1982, soient bientôt soumis au vote du peuple et des cantons.

Par le passé, la politique des transports visait surtout à abolir les distances. A l'avenir, elle devra accorder plus de place aux impératifs touchant l'énergie et l'environnement. Le Conseil fédéral, dans les limites de ses attributions, est prêt à œuvrer dans ce sens. Toutefois, il devra être soutenu par l'utilisateur des moyens de transport, qui devra désormais privilégier les transports publics. Certes les moyens de transport privés garantissent une mobilité qui présente de nombreux avantages; toutefois, ils ont ces dernières années notamment posé des problèmes qui vont s'accroissant. A ce propos, le Conseil fédéral ne fait pas seulement allusion à la pollution atmosphérique, mais aussi au bruit, à la consommation croissante de carburant – qui se traduit par une augmentation de notre dépendance du pétrole –, au besoin croissant d'espaces pour la circulation et au nombre inacceptable d'accidents de la route.

63

Le secteur *énergie et chauffage* représente un autre des domaines prioritaires dans la lutte contre les causes des nuisances. Il s'agira de réduire les polluants atmosphériques provenant de la production et de la consommation d'énergie. Dans ce but, on améliorera la qualité du combustible et l'efficacité des installations génératrices d'énergie, et on prendra des mesures pour économiser l'énergie et pour favoriser les nouvelles énergies ainsi que les énergies renouvelables. Le Conseil fédéral a pris les premières décisions le 12 mars 1984. Les ordonnances sur la lutte contre la pollution atmosphérique et sur l'utilisation d'énergie dans les bâtiments en fonction des impératifs de l'environnement concrétisent ces décisions.

Le gouvernement est convaincu de la nécessité d'économiser l'énergie. En effet, cette possibilité joue un rôle prépondérant non seulement dans la lutte contre la pollution atmosphérique, mais aussi pour la sauvegarde de l'environnement. Sans article sur l'énergie, les mesures d'économie d'énergie ne peuvent que s'appuyer sur la loi sur la protection de l'environnement, sur l'article relatif à la protection des consommateurs, sur celui concernant le droit de bail ainsi que – en ce qui concerne l'électricité – sur l'article 24^{quater}, 1^{er} alinéa, cst. La décision du Conseil fédéral du 6 juillet

1983 prévoit une meilleure utilisation de ces moyens. Pour ce faire, il importe avant tout de promouvoir la collaboration entre la Confédération et les cantons en matière de politique énergétique. Il s'agira de mettre en application ces mesures dès que possible, dans toute la Suisse, en les répartissant efficacement entre les cantons et la Confédération, afin d'aboutir à une politique énergétique rationnelle et équitable. On intensifiera tous les efforts, notamment l'information, la formation professionnelle et la formation permanente, et on encouragera la recherche comme aussi l'aménagement d'installations-pilotes. Enfin, on accordera toute l'attention voulue à l'application de chaque mesure et au contrôle de leur efficacité. Sur le plan de la qualité de l'air, il serait aussi certainement efficace de recourir à des prescriptions fondées sur la loi sur la protection de l'environnement en instituant la facturation des frais de chauffage proportionnelle à la consommation individuelle. Le Conseil fédéral est disposé à élaborer un texte d'exécution à ce sujet.

Si, au cours des deux prochaines années, la coopération avec les cantons et le recours aux compétences de la Confédération ne devaient pas aboutir aux résultats escomptés, il faudrait alors reconsidérer un article sur l'énergie.

64

L'industrie et le commerce doivent eux aussi s'employer à combattre la pollution de l'air et le dépérissement des forêts. Le projet d'une ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique, qui repose sur la loi sur la protection de l'environnement, prévoit des mesures efficaces. Mais celles-ci ne pourront être mise en œuvre qu'avec le soutien des cantons et de l'économie.

65

Sur le plan international, le Conseil fédéral continue à jouer un rôle actif. Si l'on veut résoudre les problèmes de la pollution transfrontière, la coopération internationale est une nécessité absolue. Mais la recherche de solutions communes ne doit pas conduire à différer l'application des mesures nationales considérées comme indispensables.

Dans le secteur de la *recherche* figurent au premier plan le programme complémentaire «Dépérissement des forêts et pollution de l'air» (réalisé dans le cadre du programme national de recherche 14), l'extension du réseau national d'observation des polluants atmosphériques (Nabel), enfin les enquêtes sur la pollution de l'environnement. A l'avenir, la progression de la pollution atmosphérique devra être enregistrée et analysée de manière plus intense. C'est pourquoi le Conseil fédéral envisage de donner au réseau Nabel une extension plus large que celle qui a été récemment décidée dans le contexte du dépérissement des forêts. Si les résultats des programmes de recherche en cours font apparaître la nécessité d'étudier des

problèmes supplémentaires ou d'aborder des problèmes connus sous un angle nouveau, on réexaminera alors les impératifs de la recherche. Dans ce contexte, le gouvernement insiste sur le fait que des mesures efficaces doivent être prises, même si les résultats des travaux de recherche ne sont pas encore tous disponibles. A son sens, il est préférable de prendre à temps des décisions fondées sur des résultats partiels que de se décider trop tard, même si c'est sur la base de résultats plus complets.

La pollution atmosphérique n'est pas seulement à l'origine du dépérissement des forêts, elle affecte aussi la *santé de l'homme*. Cet aspect ne doit pas être perdu de vue. En divers endroits de Suisse, la pollution atmosphérique atteint aujourd'hui des proportions que l'on ne peut plus qualifier, même sous ce point de vue, d'insignifiantes. C'est pourquoi le dépérissement des forêts constitue un signal d'alarme qui oblige le Conseil fédéral à prendre dans le domaine de la protection de la santé des mesures préventives allant dans le sens d'un contrôle épidémiologique efficace de la fréquence des affections (loi sur les épidémies).

Au cours du débat sur le dépérissement des forêts, l'importance de l'*information* est apparue très clairement. Il est indispensable que les autorités renseignent le public régulièrement et complètement sur l'ampleur de la pollution en général, sur le niveau de la pollution atmosphérique et sur l'état sanitaire des forêts en particulier, sur les mesures nécessaires et les résultats qu'elles donnent.

66

Dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale 1983-1987, le Conseil fédéral s'exprimait en ces termes: «Nous ferons établir aussi rapidement que possible les causes et l'importance des dommages, mais veillerons simultanément à limiter la pollution de l'air en prenant des mesures à la source» (FF 1984 I 153, ch. 53). Le Conseil fédéral est également prêt à faire usage des compétences qui lui sont attribuées aux fins de réduire la pollution atmosphérique et de combattre le dépérissement des forêts. Il soumettra au Parlement, dans les plus brefs délais, les propositions nécessaires à cet effet. Toutefois, il ne peut atteindre les buts qu'il s'est fixés sans la collaboration de tous: Parlement, cantons et communes, économies, autres milieux intéressés et, en fin de compte, chaque citoyen, car seule une action concertée devrait permettre de sauver et de maintenir les forêts, l'un des éléments indispensables à notre existence.

Interventions parlementaires (texte intégral)

L'ordre des interventions est identique à celui du chiffre 21.

1 Antérieur à la session d'automne 1983

82.649 Question ordinaire Humbel – Dépérissement des sapins blancs (10 juin 1982)

Je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes relatives au dépérissement des sapins blancs:

1. Dans quelles régions du pays ce dépérissement est-il le plus avancé? D'autres espèces d'arbres de nos forêts sont-elles également menacées? Quelles en sont les causes?
2. Quelles mesures l'Office fédéral des forêts a-t-il prises jusqu'à présent? La Confédération et les autorités cantonales compétentes ont-elles établi un plan approprié pour sauver les arbres en péril? Quels sont les détails de ce plan? – Quels sont les frais prévus? Qui en aura la charge?
3. Quels sont les résultats actuels des recherches entreprises dans ce domaine? Les travaux de recherche doivent-ils être intensifiés le cas échéant (notamment en ce qui concerne les causes du dépérissement)? Comment fonctionne la collaboration sur le plan international?

82.567 M Morf – Précipitations acides (6 octobre 1982)

Devant les dangers croissants que l'aggravation de la pollution de l'air à distance fait peser sur la Suisse, le Conseil fédéral a proposé au Parlement de ratifier la convention sur les pluies acides. Afin d'éviter que l'air, le sol et les forêts subissent des dommages irréparables, nous chargeons le Conseil fédéral d'appliquer les mesures suivantes de façon coordonnée:

1. Mettre sur pied un réseau de mesure systématique des précipitations acides par l'entremise de l'Office fédéral de la protection de l'environnement, pour la pollution atmosphérique, et de l'Institut suisse de météorologie pour les précipitations.
2. Créer un fonds de protection des forêts pour combattre les dommages causés à nos bois par les précipitations acides et financer les mesures de protection accrues qu'elles entraînent.
3. Faire un rapport tous les quatre ans sur l'état de nos forêts, analogue au rapport sur l'agriculture, et donner dans ce dernier des précisions sur l'effet des pluies acides sur notre économie agricole.

4. Instituer de nouveaux programmes de recherche pour étudier les problèmes suivants:
 - Origine des précipitations acides et rôle des différents polluants,
 - Pronostics sur l'évolution des dommages, notamment en ce qui concerne l'influence sur le sol et la couverture végétale,
 - Dispositions à prendre pour atténuer ou même éviter les dégâts.
5. Conclure avec les pays voisins des accords bilatéraux comprenant des normes contraignantes sur les taux-limites d'émission afin de diminuer la gravité des précipitations acides.

Cosignataires: Affolter, Akeret, Ammann-Saint-Gall, Aubry, Baerchtold, Bäumlin, Biderbost, Bircher, Blunschy, Borel, Bratschi, Braunschweig, Brélaz, Bundi, Carobio, de Chastonay, Chopard, Christinat, Couchepin, Crevoisier, Dafflon, Deneys, Duboule, Dürr, Eggenberg-Thoune, Eggli, Euler, Fischer-Hägglingen, Füeg, Ganz, Gervig, Gloor, Hari, Herczog, Houmard, Hubacher, Humbel, Jaeger, Jaggi, Jelmini, Junod, Kaufmann, Kopp, Kunz, Lang, Leuenberger, Loetscher, Longet, Magnin, Martin, Mascarin, Mauch, Meier Josi, Meier Werner, Meizoz, Merz, Morel, Müller-Lucerne, Nebiker, Nef, Neukomm, Nussbaumer, Oehen, Oester, Ott, Reimann, Reiniger, Renschler, Riesen-Fribourg, Risi-Schwyz, Robbiani, Roth, Rubi, Ruffy, Rüttimann, Schalcher, Schmid, Schnider-Lucerne, Schnyder-Berne, Spreng, Stich, Uchtenhagen, Vannay, Weber-Schwyz, Weber-Arbon, Wellauer, Widmer, Wyss, Zbinden, Zehnder, Ziegler-Genève, Ziegler-Soleure (92)

82.576 I **Aubry – Pluies acides** (7 octobre 1982)

Le message du Conseil fédéral relatif à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, rendu public le 4 octobre 1982, met en évidence les dangers que comportent les «pluies acides», par quoi se manifeste la pollution atmosphérique résultant de l'émission, dans diverses régions industrielles de notre continent notamment, de grandes quantités de composés sulfureux et sulfuriques.

Il est important de souligner à ce propos que l'atome – dont les dangers, soit dit en passant, sont fréquemment exagérés par des milieux désirant profiter des sentiments d'appréhension ainsi suscités dans l'opinion publique – permet, en produisant de l'énergie et grâce à des installations de chauffage à distance, de renoncer à l'emploi d'une partie des agents énergétiques fossiles responsables de la pollution atmosphérique.

Le Conseil fédéral n'est-il pas d'avis que, dans ces conditions, la promotion de l'énergie nucléaire figure au nombre des moyens à mettre en œuvre pour réaliser les objectifs de la Convention sur la pollution atmosphérique dont il propose la ratification?

Cosignataires: Barras, Cevey, de Chastonay, Cotti, Eppenberger-Nesslau, Frei-Romanshorn, Friedrich, Gaudier, Gehler, Hari, Houmard, Hunziker, Jeanneret, Junod, Kopp, Lüchinger, Müller-Scharnachtal, Oehler, Pedrazzini, Spreng, Steinegger, Stucky, Teuscher, Tochon, Weber-Schwyz, Wellauer, Wilhelm (27)

83.461 M **Graf – Essence sans plomb** (14 juin 1983)

Le Conseil fédéral est chargé de prendre des mesures visant à accélérer l'introduction en Suisse de l'essence sans plomb pour les véhicules automobiles.

Cosignataires: Augsburg, Basler, Biderbost, Blocher, Bremi, Bühler-Tschappina, Bundi, Bürer-Walenstadt, Dürr, Eggenberg-Thoune, Euler, Feigenwinter, Fischer-Weinfelden, Fischer-Hägglingen, Frei-Romanshorn, Früh, Ganz, Hari, Hofmann, Hösli, Huggenberger, Hunziker, Kaufmann, Kunz, Künzi, Landolt, Linder, Martignoni, Meier Werner, Müller-Scharnachtal, Oehen, Oester, Ogi, Rätz, Reichling, Roth, Rutishauser, Schärli, Scherer, Segmüller, Vetsch, Weber-Arbon, Wellauer, Ziegler-Soleure (45)

83.518 P Longet – Surveillance de la pollution de l'air (23 juin 1983)

Le Conseil fédéral est invité à examiner le développement quantitatif et qualitatif du réseau de surveillance des polluants de l'air (NABEL), en comblant les lacunes dans la couverture d'une part de régions géographiques du pays et d'autre part de situations typiques d'immissions, et en incluant les métaux lourds, l'amiante et d'autres polluants dans les programmes d'analyse des stations.

Cosignataires: Akeret, Ammann-Saint-Gall, Bäumlín, Borel, Bratschi, Brélaz, Bundi, Chopard, Christinat, Couchepin, Crevoisier, Darbellay, Dupont, Frei-Romanshorn, Gerwig, Girard, Gloor, Günter, Jaeger, Jaggi, Jelmini, Kaufmann, Kopp, Loetscher, Massy, Mauch, Meizoz, Morel, Morf, Muheim, Müller-Lucerne, Müller-Argovie, Neukomm, Oester, Ott, Petitpierre, Pini, Pitteloud, Robbiani, Roy, Ruffy, Schärli, Schmid, Stappung, Teuscher, Vannay, Wilhelm (47)

83.309 M Muheim – Transit des poids lourds dans le canton d'Uri (31 janvier 1983)

Le trafic des poids lourds prend une ampleur insupportable sur la route du Saint-Gothard. Comme on l'avait prévu, l'ouverture du tunnel routier a eu pour effet d'y attirer les poids lourds. La circulation sur la route nationale qui traverse le canton d'Uri est devenue une véritable calamité pour la région et pour la population. La situation sur l'Axenstrasse est absolument inadmissible à certaines heures notamment. Le tronçon de la route nationale 2 qui traverse la Leventine sera bientôt entièrement ouvert au trafic, ce qui provoquera de nouveau une énorme augmentation du trafic. On ne saurait exiger des Urnais qu'ils supportent cette charge dans l'intérêt du reste du pays ou dans celui, plus grande encore, de l'Europe.

Le Conseil fédéral est par conséquent invité à faire en sorte que, conformément aux assurances qu'il avait données, le transit des poids lourds qui s'effectue actuellement sur la N4 et la N2 n'emprunte plus la route dans le canton d'Uri. Il doit établir les bases juridiques nécessaires à cet effet, créer les solutions de rechange requises, notamment par le ferroutage, et prendre sans retard les autres mesures qui pourraient s'imposer.

Cosignataire: Arnold

(1)

**83.536 M Groupe indépendant et évangélique – Dépérissement des forêts.
Essence sans plomb. Réduction de la surtaxe douanière
(19 septembre 1983)**

Le Conseil fédéral est chargé de présenter aux Chambres, selon la procédure d'urgence, en vertu de l'article 89^{bis} cst., un projet d'arrêté fédéral dont l'application sera de durée limitée et qui prévoira la réduction immédiate de 10 ct./l de la surtaxe douanière perçue sur l'essence sans plomb.

Porte-parole: Günter

83.537 M Groupe PdT, PSA, POCH – Dépérissement des forêts. Mesures d'urgence (19 septembre 1983)

Le dépérissement des forêts n'est pas un phénomène isolé. Il prouve que l'équilibre du système écologique global, fort complexe, est profondément perturbé. Les causes du dépérissement des forêts ne sont pas encore toutes connues; toutefois, on sait que la pollution de l'air y contribue de façon déterminante. La politique concernant l'énergie et les transports doit être modifiée rapidement, si on veut éliminer les causes de la pollution atmosphérique. Plusieurs organisations qui se consacrent à la protection de l'environnement lancent des appels en ce sens. La Confédération peut, par des mesures d'urgence, lutter efficacement contre la pollution de l'air et ainsi contre le dépérissement des forêts, avant que l'on ne connaisse les raisons de ce phénomène dans les moindres détails.

Le groupe PdT, PSA, POCH invite en conséquence le Conseil fédéral à examiner la possibilité d'appliquer les mesures urgentes et les dispositions à moyen terme suivantes:

1. Obligation de désulfurer les huiles lourdes et le charbon.
2. Application plus rapide que prévue des dispositions concernant les taux maximums de soufre contenu dans les huiles légères et le diesel et renforcement de ces dispositions: fixer le taux à moins de 0,2 pour cent en poids dès 1984.
3. Réduction radicale des taux maximums valables pour les émissions provenant de chaufferies industrielles et d'installations d'incinération des ordures.
4. Obligation d'utiliser de l'essence sans plomb et d'installer des catalyseurs sur les voitures à partir du 1^{er} janvier 1986 au plus tard et renforcement simultané des dispositions déjà prises au sujet de la limitation des gaz d'échappement des véhicules (les conditions doivent être au moins aussi sévères que celles qui sont actuellement applicables aux Etats-Unis d'Amérique).
5. Mise en vigueur en 1984 déjà des dispositions concernant la limitation des gaz d'échappement qu'il est prévu d'appliquer à partir de 1986.

6. Interdiction de circuler deux dimanches par mois.
7. Arrêt des travaux de construction de nouvelles routes nationales, d'autoroutes et de routes à grand trafic.
8. Suppression des dispositions concernant l'affectation particulière des recettes provenant des droits de douane perçus sur les carburants et des suppléments sur ces droits; suppression des contributions fédérales versées aux cantons pour la construction de routes.
9. Réduction des tarifs des moyens de transport public et augmentation de la fréquence des courses.

Etant donné que la pollution de l'air fait fi des frontières, la Confédération doit s'efforcer d'obtenir que toutes ces mesures soient adoptées sur le plan international.

Porte-parole: Mascarin

83.538 M **Groupe de l'Union démocratique du Centre – Pluies acides.** **Dépérissement des forêts (19 septembre 1983)**

Il est manifeste qu'on ne peut arrêter les pluies acides aux frontières de notre pays! Les spécialistes estiment que cette pollution atmosphérique qui touche de vastes espaces est en partie responsable du dépérissement des forêts. La période de sécheresse exceptionnelle que nous avons connue cet été a accéléré le processus de dégradation: si, l'an dernier, on pouvait encore croire que les dommages n'apparaissaient qu'à certains endroits, il faut maintenant admettre que l'on est confronté à un problème régional, voire national. Les derniers chiffres communiqués sur l'étendue des dommages dans nos forêts sont éloquent!

Afin que la forêt puisse continuer à remplir ses fonctions écologiques et économiques, indispensables à l'homme, le Conseil fédéral est chargé de prendre des mesures portant sur les domaines suivants:

1. L'inventaire forestier national doit être mené à bien dans les plus brefs délais afin que l'on puisse connaître l'état effectif des forêts de notre pays. Des informations sur l'étendue des dommages doivent être communiquées au fur et à mesure de l'avance des travaux.
2. Le réseau national d'observation des polluants atmosphériques (réseau de stations de mesurage) doit être étendu; il convient le cas échéant de l'adapter en fonction des problèmes posés par les pluies acides.
3. Dans le cadre de programmes de recherche spécifiques, il faut analyser les effets des pluies acides sur la végétation, le sol et les eaux. Pour ces travaux spécifiques, il convient de rechercher une collaboration internationale.
4. En ce qui concerne le travail pratique touchant à l'économie forestière, il faut mettre au point des méthodes permettant de déceler les dommages, de les prévenir et de les réparer.
5. Il faut imposer strictement des mesures pour limiter la pollution

atmosphérique. Il convient d'intervenir sur le plan international afin que soient fixées des valeurs limites d'émission et d'immission pour les polluants atmosphériques.

Porte-parole: Müller-Scharnachtal

83.539 M Groupe démocrate-chrétien – Dommages aux forêts
(19 septembre 1983)

Le Conseil fédéral est chargé de prendre à bref délai toutes mesures utiles:

1. pour surveiller et déceler en permanence les dommages affectant les forêts, en prévision de mesures de protection et de défense spécifiques, et pour analyser scientifiquement les substances nuisibles ainsi que leurs effets sur les arbres;
2. pour dresser une carte phyto-sociologique et pédagogique des forêts de notre pays;
3. pour déclarer obligatoire à partir de 1986 l'essence sans plomb pour les nouveaux véhicules à moteur, en même temps que l'introduction des nouvelles valeurs limites, retenues pour les gaz d'échappement;
4. pour abaisser – si possible – plus encore qu'il n'est prévu actuellement les valeurs limites des gaz d'échappement, après que l'essence sans plomb aura été introduite;
5. pour fixer les valeurs limites s'appliquant aux émissions de substances nuisibles qui proviennent d'installations utilisant des combustibles d'origine fossile;
6. pour coordonner les mesures prises chez nous avec celles retenues dans d'autres pays.

Porte-parole: Zbinden

83.540 M Biderbost – Gaz d'échappement des automobiles. Réduction des émissions toxiques (19 septembre 1983)

Le Conseil fédéral est chargé

1. d'ordonner l'installation de catalyseurs de gaz d'échappement dans les nouvelles voitures; la disposition y relative devra entrer en vigueur en 1986 en même temps que les prescriptions sur les valeurs-limites de gaz d'échappement;
2. de prévoir l'introduction d'essence sans plomb à partir de 1986;
3. de faire en sorte que l'essence sans plomb soit vendue au même prix que celle qui en contient;
4. de prendre des mesures pour que l'on puisse également obtenir de l'essence super sans plomb à partir de 1986.

83.541 M Groupe socialiste – Dépérissement des forêts. Arrêté fédéral urgent (19 septembre 1983)

Le Conseil fédéral est chargé de mettre immédiatement en vigueur, par un arrêté fédéral urgent, les mesures suivantes destinées à réduire les émissions polluantes:

A. Réduction des émissions dans les installations de chauffage et les installations industrielles

1. Prescriptions limitant les émissions provenant de l'anhydride sulfureux, des oxydes d'azote, de l'acide chlorhydrique et des hydrocarbures.
2. Prescriptions relatives à l'isolation thermique dans les nouveaux bâtiments ou lors de la rénovation de bâtiments soumise à autorisation, prescriptions qui peuvent périodiquement être rendues plus sévères, en fonction de la situation sur le plan des immissions.
3. Contrôle annuel obligatoire des installations de chauffage; simultanément, augmenter fortement le nombre de cours destinés à la formation de contrôleurs de chauffage à huile.
4. Réduction de la teneur en soufre des huiles de chauffage et de l'huile Diesel:
 - de 0,3 à 0,15% de soufre pour l'huile de chauffage extra-légère et l'huile Diesel;
 - de 2 à 1,5% de soufre pour l'huile lourde.
5. Prescriptions concernant les décomptes individuels pour les frais de chauffage.

B. Réduction des émissions dans le trafic routier

1. Le Conseil fédéral est chargé d'entamer des négociations avec les pays voisins et d'autres Etats concernés afin d'introduire:
 - a. l'essence sans plomb dès 1986;
 - b. les normes américaines en vigueur sur les gaz d'échappement (USA 1983) à une date aussi rapprochée que possible.

Au cas où il ne serait pas possible de mettre en vigueur, en 1986 déjà, les normes USA 1983, maintenir les valeurs limites indiquées dans l'ordonnance du 1^{er} mars 1982 sur les gaz d'échappement, normes qui sont valables à partir du 1^{er} octobre 1986.
2. Limitations de vitesse pour les véhicules à moteur:
 - sur les autoroutes 100 km/h,
 - sur les routes principales en dehors des localités 80 km/h

C. Financement des mesures tendant à réduire les émissions

1. Des subventions, prélevées sur la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinées aux constructions routières, seront versées en faveur des mesures suivantes:
 - a. au minimum 60 millions de francs par an pour promouvoir le trafic combiné et le transport de véhicules à moteur accompagnés;
 - b. au minimum 200 millions de francs par an pour des mesures de protection, au sens de la loi sur l'environnement, rendues nécessaires par le trafic routier.

A titre de réglementation transitoire, des subventions seront versées notamment pour permettre de modifier le système d'échappement des

véhicules qui ne répondent pas aux normes légales sur les gaz d'échappement, applicables aux nouveaux véhicules à moteur.

2. Une taxe à affectation spéciale sera prélevée sur les combustibles d'origine fossile non renouvelables, ainsi que sur l'électricité d'origine nucléaire ou hydraulique; elle sera limitée dans le temps et ne dépassera pas le taux de l'impôt sur le chiffre d'affaires.

Le produit de cette taxe servira à verser des subventions en vue de financer les mesures suivantes:

- a. Mesures d'économie d'énergie telles que l'isolation thermique des bâtiments;
- b. Amélioration du rendement énergétique d'installations, de machines et de véhicules;
- c. Promotion de meilleures techniques d'utilisation;
- d. Recherche, développement et utilisation de sources d'énergie indigènes renouvelables;
- e. Promotion de l'utilisation de moyens de transport présentant un bilan énergétique favorable, au détriment de ceux qui ont un bilan énergétique défavorable.

Porte-parole: Mauch

83.556 M Gerber – Pluies acides. Dépérissement des forêts
(19 septembre 1983)

Il est manifeste qu'on ne peut arrêter les pluies acides aux frontières de notre pays! Les spécialistes estiment que cette pollution atmosphérique qui touche de vastes espaces est en partie responsable du dépérissement des forêts. La période de sécheresse exceptionnelle que nous avons connue cet été a accéléré le processus de dégradation: si, l'an dernier, on pouvait encore croire que les dommages n'apparaissaient qu'à certains endroits, il faut maintenant admettre que l'on est confronté à un problème régional, voire national. Les derniers chiffres communiqués sur l'étendue des dommages dans nos forêts sont éloquentes!

Afin que la forêt puisse continuer à remplir ses fonctions écologiques et économiques, indispensables à l'homme, le Conseil fédéral est chargé de prendre des mesures portant sur les domaines suivants:

1. L'inventaire forestier national doit être mené à bien dans les plus brefs délais afin que l'on puisse connaître l'état effectif des forêts de notre pays. Des informations sur l'étendue des dommages doivent être communiquées au fur à mesure de l'avance des travaux.
2. Le réseau national d'observation des polluants atmosphériques (réseau de stations de mesurage) doit être étendu; il convient le cas échéant de l'adapter en fonction des problèmes posés par les pluies acides.
3. Dans le cadre de programmes de recherche spécifiques, il faut analyser les effets des pluies acides sur la végétation, le sol et les eaux. Pour ces travaux spécifiques, il convient de rechercher une collaboration internationale.

4. En ce qui concerne le travail pratique touchant à l'économie forestière, il faut mettre au point des méthodes permettant de déceler les dommages, de les prévenir et de les réparer.
5. Il faut imposer strictement des mesures pour limiter la pollution atmosphérique. Il convient d'intervenir sur le plan international afin que soient fixées des valeurs limites d'émission et d'immission pour les polluants atmosphériques.

Cosignataires: Gadiant, Knüsel, Matossi, Steiner, Stucki

(5)

83.542 I Groupe radical-démocratique – Dépérissement des forêts. Mesures (19 septembre 1983)

D'après les déclarations faites par l'Office fédéral de la protection de l'environnement, le dépérissement alarmant des forêts est surtout dû à la pollution de l'air, consécutive aux rejets provenant des installations de chauffages domestiques et industriels, à ceux des usines thermiques et aux gaz d'échappement des véhicules à moteur. Il semble que ce dépérissement soit imputable principalement à l'anhydride sulfureux et à l'oxyde d'azote, ainsi qu'à leurs produits de transformation atmosphériques et chimiques (pluies acides, ozone).

Pour être efficaces, les mesures de lutte doivent s'attaquer à la source de la pollution de l'air et être appliquées à l'échelle nationale et internationale. Il faut que la charge polluante de l'atmosphère soit réduite à un degré supportable du point de vue de l'écologie.

Le Conseil fédéral est invité à s'exprimer sur les questions suivantes:

1. Quand pourra-t-on disposer des premiers résultats de l'analyse de situation, appelée «SANASILVA»?
2. Que peut-on dire sur les causes des dégâts qui sont actuellement connus? Quelle est la proportion de substances nuisibles «indigènes» d'une part, et «importées», d'autre part?
3. A quelles conclusions les dommages constatés conduisent-ils, dans le domaine de la politique des transports et dans celui de l'énergie, de même que dans d'autres domaines encore?
4. En ce qui concerne les mesures qui viennent d'être introduites ou qui sont prévues – telles que réductions des gaz d'échappement et abaissement de la teneur en soufre constatée lors de la production d'énergie d'origine fossile – envisage-t-on d'en accélérer l'application?
5. Quelles autres mesures doivent-elles être prises contre le dépérissement des forêts et quelles sont les nouvelles bases légales requises à cet effet?
6. Quels sont, dans le cadre du programme national de la recherche scientifique, les efforts supplémentaires qu'il est prévu d'accomplir?
7. Que faut-il attendre des mesures internationales, prises dans le dessein de réduire le volume des pluies acides et les conséquences de celles-ci?
8. Le Conseil fédéral est-il disposé à offrir ses bons offices dans la cam-

pagne de lutte contre les dégâts dus au fluor dans les forêts du district de Rheinfelden? Il devrait notamment enjoindre à la société ALU-SUISSE d'entamer des pourparlers avec la commission «FLUOR» qui représente les lésés, puisqu'en 1965, 1967, 1970 et 1980, les chefs successifs du Département fédéral de l'économie publique ont, par leur signature, approuvé les documents liant les parties en présence.

Porte-parole: Hunziker

83.543 I Groupe libéral-démocratique – Dépérissement des forêts
(19 septembre 1983)

Depuis le grave avertissement, qui a été publié récemment par l'Office fédéral des forêts, la population a été rendue attentive – si elle ne l'était pas déjà – aux symptômes pathologiques toujours plus nombreux, relevés sur les arbres; elle a été confrontée au danger d'une véritable destruction des forêts. Alors que les causes n'ont pas encore pu être décelées en détail, force est d'admettre que la charge polluante de l'atmosphère, dans l'ouest de l'Europe fortement industrialisée, accélère de manière significative le dépérissement des forêts, si tant est qu'elle n'en est pas la cause directe. Dans ces conditions, les soussignés demandent au Conseil fédéral:

1. Quelles mesures concrètes ont déjà été prises en Suisse contre les atteintes portées à la forêt; quelles nouvelles mesures le gouvernement se propose-t-il de prendre dans un avenir très prochain?
2. Au sein de l'administration fédérale, qui porte la responsabilité de la lutte contre le dépérissement des forêts? Le Conseil fédéral envisage-t-il de faire intervenir un «directeur de projet»?
3. Le gouvernement est-il prêt à soumettre sans délai par toutes les voies dont il dispose, le problème du dépérissement des forêts, qui est commun à l'Europe, aux autorités intéressées, telles que le Parlement européen et le Conseil de l'Europe, et à s'employer activement auprès de ceux-ci pour que des mesures communes soient prises?

Porte-parole: Jeanneret

83.544 I Brélaz – Mort des forêts et pollution atmosphérique
(19 septembre 1983)

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Quel est le bilan de la situation à l'heure actuelle, à quelle évolution peut-on s'attendre ces prochaines années?
2. Le Conseil fédéral est-il prêt, si nécessaire, à prendre ses responsabilités et quelles mesures est-il prêt à étudier en vue d'un plan d'urgence très probablement nécessaire?
3. Le Conseil fédéral est-il prêt, au moyen si nécessaire d'un arrêté urgent, à instaurer un fonds servant à financer des prêts sans intérêt pour les personnes désirant isoler les bâtiments existants ou s'équiper en énergies renouvelables non polluantes?

4. Il serait hautement souhaitable que les véhicules existants soient munis de dispositifs complémentaires permettant de diminuer leur pollution. Dans ce domaine, divers appareils existent sur le marché (p. ex. le système Gasox qui prétend diminuer de 50 % les émissions d'oxyde d'azote).

Le Conseil fédéral est-il prêt à accélérer très fortement les processus d'homologation de ces appareils, et en cas de résultats satisfaisants, à imposer dans un délai bref l'adjonction de tels dispositifs à tous les véhicules à moteur?

5. Certaines émissions de polluants posent des problèmes à caractère international de même que l'adoption de la benzine sans plomb. Le Conseil fédéral est-il prêt à déployer toute son énergie en vue de l'adoption rapide de techniques moins polluantes et à proposer la perception de taxes proportionnelles à la pollution des pays, taxes devant servir à réparer les dégâts dus à la pollution des pays, taxes devant servir à réparer les dégâts dus à la pollution transfrontière (internationalisation du principe du pollueur-payeur)?

6. Les problèmes rencontrés actuellement amènent à se poser de nombreuses questions sur les choix faits en matière de politique des transports.

Le Conseil fédéral ne pense-t-il pas qu'il faudrait renforcer les efforts faits en matière de transports publics et renoncer à construire les tronçons d'autoroute contestés au moins jusqu'à ce que l'on soit assuré de la maîtrise du problème de la pollution atmosphérique?

7. Le Conseil fédéral est-il prêt, dans le cadre du Fonds national par exemple, à intensifier les recherches sur les carburants propres (p. ex. hydrogène)?

8. Enfin la Confédération se devrait de montrer l'exemple en matière de limitation de la pollution par les gaz d'échappement; dans ces conditions le Conseil fédéral ne pense-t-il pas qu'il devrait renoncer à tout démantèlement de petits trains au profit de véhicules automobiles?

83.545 I Carobbio – Dommages aux forêts (19 septembre 1983)

Les dommages causés aux forêts, même en Suisse, par la pollution atmosphérique nous préoccupent de plus en plus. Des zones entières et divers types d'arbres sont menacés. N'oublions pas non plus les conséquences possibles pour le sol, plus facilement exposé à l'érosion par l'eau en raison des maladies qui frappent les forêts sous l'action de cette forme de pollution. Les effets sur l'environnement, sur le paysage, sur la sécurité des hommes et sur la protection des biens pourraient devenir inacceptables si l'on ne prend pas à temps des mesures adéquates pour modifier la situation.

Les soussignés demandent au Conseil fédéral de dire:

- a. S'il n'estime pas opportun de présenter au plus vite un rapport sur la situation, montrant les menaces réelles qui pèsent sur les forêts de notre pays;

- b. S'il n'a pas l'intention, vu la gravité de la situation, d'instituer rapidement et sur une grande échelle des mesures destinées à limiter par exemple la pollution due aux gaz d'échappement des voitures, ainsi qu'aux installations industrielles et de chauffage privées;
- c. Quelles sont les mesures concrètes et immédiates à adopter en Suisse et avec la collaboration d'autres pays pour faire face à cette grave situation.

Cosignataires: Crevoisier, Dafflon, Forel, Herczog, Magnin, Mascarin

(6)

83.546 I **Houmard – Forêts suisses. Mesures** (19 septembre 1983)

On assiste, depuis quelques années, à une diminution de la vitalité de certaines essences forestières; ce phénomène allant en s'accroissant, on parle de dépérissement partiel de la forêt.

Même si les causes ne sont pas encore suffisamment connues, les spécialistes s'accordent à retenir deux éléments essentiels qui se superposent: la concentration locale d'émissions nocives, d'une part, et la stabilité relative des éco-systèmes forestiers, d'autre part. Il est donc important d'agir sur le plan de l'amélioration de l'environnement comme sur celui des soins sylvicoles.

Il est important de prendre des mesures urgentes pour maintenir les fonctions de la forêt en tant que poumon et élément de protection de l'homme, mais aussi comme source d'approvisionnement du pays.

Le Conseil national, en acceptant contre l'avis du Conseil fédéral, ma motion de 1980 concernant la révision de la loi sur la police des forêts, avait reconnu la nécessité d'améliorer les conditions de notre économie forestière et de rattraper les soins insuffisants prodigués à certaines forêts difficilement accessibles.

Je me permets de demander au Conseil fédéral

1. s'il est décidé à porter cette révision en priorité de la législature 1984/87?
2. s'il est disposé à prendre les mesures qui s'imposent pour améliorer la desserte des forêts et l'infrastructure des exploitations forestières?
3. s'il est prêt à mettre à disposition les moyens nécessaires
 - pour intensifier les soins sylvicoles,
 - pour rajeunir les peuplements trop vieux et donc spécialement sensibles
 afin de garantir l'état sanitaire des forêts?
4. le Conseil fédéral n'est-il pas de l'avis que les dispositions sylvicoles qui s'imposent vont augmenter la quantité de bois mise sur le marché suisse et international?

Le cas échéant, est-il prêt à prendre les mesures adéquates pour écoulér les plantes atteintes alors que les spécificités technologiques et la valeur économique des bois sont encore garanties. Il s'agirait, avant tout, de promouvoir le bois indigène dans les constructions publiques ou subventionnées par l'Etat.

Les mesures forestières prévues ci-dessus, aussi urgentes et nécessaires soient-elles, ne peuvent que servir à lutter contre les plantes atteintes, à atténuer les dégâts ou à les retarder; elles ne permettent pas d'enrayer l'évolution en cours et de préserver les forêts de montagne encore peu atteintes. Des mesures pour réduire la pollution de l'air et surtout d'en déterminer les composantes les plus nocives sont indispensables.

Que pense faire le Conseil fédéral

1. sur le plan national pour réduire les nuisances?
2. sur le plan international pour améliorer rapidement la qualité de l'air tout en évitant des distorsions de la compétitivité économique?
3. sur le plan de la recherche pour déterminer les facteurs les plus nocifs pour l'homme et la forêt?

Cosignataires: Ammann-Berne, Aubry, Bacciarini, Bäumlin, Borel, Braunschweig, Bundi, de Capitani, Cevey, Columberg, Couchepin, Dürri, Eng, Eppenberger-Nessler, Fischer-Hägglingen, Frey-Neuchâtel, Früh, Geissbühler, Girard, Gloor, Hari, Hofmann, Jaggi, Jost, Junod, Kaufmann, Kohler Raoul, Kopp, Kunz, Künzi, Leuenberger, Loetscher, Loretan, Martin, Mauch, Messmer, Morf, Nauer, Nef, Petitpierre, Pini, Rätz, Reichling, Roth, Rubi, Rüttimann, Schnider-Lucerne, Schnyder-Berne, Schwarz, Spreng, Vannay, Vetsch, Weber-Schwyz, Zbinden, Zwygart (55)

83.547 I **Kopp – Essence sans plomb** (19 septembre 1983)

Le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a décidé d'introduire l'essence sans plomb et de prescrire l'usage de catalyseurs pour les véhicules automobiles dès le 1^{er} janvier 1986. Cette mesure permettra de ramener la teneur en polluants des gaz d'échappement à un niveau inférieur à celui prévu dans les prescriptions entrant en vigueur en 1986. Les Etats-Unis et le Japon se sont déjà engagés dans cette voie. Les normes instaurées par les Etats-Unis en 1983 en une troisième étape devraient en particulier permettre de diminuer les teneurs en oxydes d'azote de 50 pour cent par rapport aux valeurs prévues pour 1986. Or ces oxydes sont une des causes des précipitations acides.

Je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quelles dispositions a-t-il prévues afin d'assurer l'introduction d'essence sans plomb en Suisse également à compter de 1986?
2. Estime-t-il qu'il faut s'en tenir au programme actuel de réduction des gaz d'échappement au cas où l'introduction de l'essence sans plomb serait ajournée?
3. Est-il prêt à prendre des initiatives en vue d'introduire au plus tard en 1990 en Suisse, et si possible de façon uniforme en Europe, les normes instaurées aux Etats-Unis en 1983?
4. Est-il d'avis qu'après une période transitoire appropriée seule l'essence sans plomb devrait être mise en vente?
5. Qu'entend-il entreprendre pour soumettre les véhicules en circulation à un contrôle plus efficace des émissions de polluants ainsi qu'il l'a à plusieurs reprises laissé entendre?

6. Sachant que les polluants émis par les véhicules automobiles sont, conjointement aux émissions des chauffages domestiques, largement responsables de la pollution atmosphérique et donc du dépérissement des forêts, quelles mesures rapidement réalisables entend-il prendre en matière de politique des transports?

Cosignataires: Auer, Bratschi, Bremi, de Capitani, Flubacher, Früh, Kaufmann, Kunz, Künzi, Loretan, Lüchinger, Mauch, Meier Kaspar, Müller-Balsthal, Nussbaumer, Oester, Petitpierre, Schalcher, Schmid, Schüle, Steinegger, Tochon, Vetsch, Vüliger, Weber Monika, Wyss (26)

83.558 I Bauer – La mort de la forêt (19 Septembre 1983)

Lors d'une visite récente des forêts argoviennes, organisée par l'Office fédéral des forêts, des parlementaires ainsi que la presse ont pu observer les graves atteintes dues à la pollution atmosphérique qui touchent notamment les conifères et les hêtres de notre pays.

Ils ont été informés de l'état alarmant, non seulement de la forêt suisse, mais des forêts de tout l'hémisphère nord. Elles pourraient disparaître si, de manière urgente, des mesures énergiques ne sont pas prises, afin de réduire les agents polluants d'origine tant nationale qu'internationale qui sont responsables de ce dépérissement.

Les soussignés demandent au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quelles mesures concrètes le Conseil fédéral a-t-il déjà prises et va-t-il prendre rapidement?
2. Qui, dans l'administration fédérale, est chargé de la lutte contre le dépérissement des forêts? Le Conseil fédéral a-t-il l'intention de nommer un directeur responsable des actions à entreprendre?
3. Le Conseil fédéral est-il prêt à user de tous les moyens à sa disposition pour porter ce problème devant les instances européennes telles que le Conseil de l'Europe et le Parlement européen et à intervenir en faveur de mesures communes à prendre immédiatement?

Cosignataires: Aubert, Reymond

(2)

83.559 I Knüsel – Dépérissement des forêts (19 septembre 1983)

Les récentes nouvelles concernant le dépérissement des forêts sont alarmantes. L'Office fédéral des forêts, la Conférence des chefs des départements forestiers cantonaux, la Conférence des inspecteurs cantonaux des forêts, ainsi que les diverses organisations écologistes de notre pays sont profondément préoccupés par cet inquiétant phénomène.

Or la cause principale de ce dépérissement, qui se manifeste dans presque toutes les régions du pays, réside, selon l'Office fédéral de l'environnement, dans les émissions gazeuses des chauffages domestiques et industriels et des centrales thermiques, ainsi que dans les gaz d'échappement des véhicules à moteur. Parmi les polluants figurent notamment les oxydes de soufre et

d'azote, mais aussi des composés de métaux lourds, ainsi que le produit de leur transformation chimique dans l'atmosphère, qui aboutissent à la formation de pluies acides.

Pour être efficaces, les mesures contre la pollution atmosphérique doivent combattre le mal à la racine, tant sur le plan national qu'international. La charge polluante doit être ramenée à un degré acceptable du point de vue écologique.

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Quand les premiers résultats de l'opération SANASILVA, qui vise à faire le point sur l'état de nos forêts, seront-ils connus?
2. Que savons-nous des causes des dommages? Dans quelle mesure sont-elles «domestiques» ou «importées»?
3. Quelles conséquences pour la politique des transports et de l'énergie tire-t-on des dommages constatés?
4. Songe-t-on à avancer la date d'entrée en vigueur des mesures prévues, telles que l'abaissement de la toxicité des gaz d'échappement et la réduction de la teneur en soufre dans la production d'énergie à partir de combustibles fossiles?
5. Quelles autres dispositions faut-il prendre pour combattre le dépérissement des forêts et quelles sont les bases légales nécessaires?
6. Quels projets supplémentaires a-t-on prévus dans les programmes nationaux de recherche?
7. Que faut-il penser des campagnes internationales visant à réduire l'acidité des précipitations et en atténuer les effets? Peut-on intensifier la collaboration internationale?

83.566 I Groupe socialiste – Dépérissement des forêts
(20 septembre 1983)

On ne sauvera pas la forêt en se laissant gagner par la panique ni en ayant un comportement hystérique, pas plus que par de belles paroles si elles ne sont pas suivies d'actes courageux.

A tous les niveaux, les spécialistes sont très inquiets et demandent que soient prises des mesures propres à diminuer la pollution atmosphérique à la source, non seulement à long terme, mais encore le plus rapidement possible.

Au premier rang de ces substances toxiques figurent l'anhydride sulfureux (sources principales: les installations de chauffage domestiques et industrielles) ainsi que l'oxyde d'azote, y compris l'ozone qui est un produit secondaire (sources principales: véhicules à moteur, installations de chauffage).

Le Conseil fédéral est invité à répondre aux questions suivantes:

1. Quelles mesures entend-il prendre afin de réduire à bref délai la pollution due à des substances toxiques

- a. dans le secteur des installations de chauffage;
 - b. dans le secteur des véhicules à moteur?
2. Est-il prêt à favoriser la diminution, à moyen terme, de la pollution due à des substances toxiques en prenant les mesures suivantes:
 - a. faire en sorte que l'essence sans plomb soit introduite dès 1986, soit en même temps qu'en République fédérale d'Allemagne, et de plus, prendre l'initiative d'une action concertée sur le plan européen, action à laquelle il accordera ensuite tout son soutien?
 - b. promouvoir, par une aide financière transitoire, l'installation sur les voitures d'un catalyseur, nécessaire lorsque l'on utilise de l'essence sans plomb, et cela au moyen d'un prélèvement sur le produit des droits d'entrée sur les carburants?
 3. Le Conseil fédéral est-il disposé à mettre en vigueur la loi sur l'environnement aussi rapidement que possible et à édicter les ordonnances y relatives en donnant la priorité à la protection de la forêt?
 4. Est-il en outre prêt à prendre les mesures nécessaires afin que l'Office fédéral de la protection de l'environnement soit doté du personnel et des moyens financiers appropriés, ce qui permettra d'agir rapidement?
 5. Est-il disposé à intervenir auprès des organisations internationales afin que l'on introduise dans les conventions internationales sur la protection de l'air des valeurs limites, à caractère obligatoire, pour ce qui concerne les polluants atmosphériques?
 6. Le Conseil fédéral n'estime-t-il pas qu'il est urgent d'élargir le programme «air» (n° 14) du Fonds national de la recherche scientifique et est-il prêt à prendre des mesures à cet effet? Prendra-t-il en outre les dispositions nécessaires afin que le réseau national d'observation des polluants atmosphériques (NABEL) soit développé, conformément au postulat Longet?

Porte-parole: Mauch

83.576 I Jaeger – Dépérissement des forêts. Diagnostic et mesures à prendre (26 septembre 1983)

Diagnostic:

1. Dans quel délai le Conseil fédéral sera-t-il à même de présenter au Parlement une analyse, établie scientifiquement, sur
 - les causes ainsi que les effets, considérés dans leur interaction, des dommages subis par la forêt, et
 - la part de produits polluants (CO, CO₂, SO₂, NO_x, etc.) due à des causes naturelles et celle provoquée par l'homme (y compris la répartition par secteurs: industrie, ménages et circulation automobile)?
2. Est-il exact qu'en Suisse également, des dommages sont constatés dans des forêts situées sur des sols non acides (basiques)? Comment peut-on expliquer ce phénomène et quelles conclusions faut-il en tirer?

3. Dans quelle mesure est-il possible de transposer en Suisse les résultats, publiés en février 1982, des analyses effectuées en Allemagne fédérale (selon lesquelles 2% de tout le SO_2 ou environ 2,5% de tout l'oxyde d'azote produit ont pour origine la circulation automobile, alors que 8 à 9% des émissions de SO_2 et 0,4% des émissions d'oxyde d'azote sont produites par les «ménages et petits consommateurs», le reste étant dû à l'industrie ou à des causes naturelles)? Quelles conséquences faudra-t-il en tirer lorsque l'on concevra, le cas échéant, les mesures à prendre?
4. Quelles sont, dans l'émission de métaux lourds, les parts imputables à ces diverses catégories? Quelle importance faut-il notamment attribuer, pour ce qui est de l'émission de cadmium, à l'usage qui est actuellement fait des engrais dans l'agriculture?

Mesures à prendre sans délai:

5. Quel est l'avis du Conseil fédéral au sujet des mesures suivantes, à prendre immédiatement, certaines d'entre elles devant être édictées en vertu du droit d'urgence:
 - encourager, par des allègements fiscaux, l'utilisation d'essence sans plomb;
 - réduire à 50 km/h la vitesse maximale autorisée à l'intérieur des localités et introduire des dimanches sans circulation automobile (en particulier le jour du jeûne fédéral);
 - modifier la répartition du produit des droits d'entrée sur les carburants en mettant davantage l'accent sur des mesures destinées à protéger l'environnement, sur la séparation des trafics, sur la promotion des transports publics (p. ex. par des réductions de tarif) ainsi que sur l'entretien et l'exploitation du réseau routier (prévoir en même temps un moratoire pour la construction du réseau des routes nationales);
 - créer immédiatement les bases légales permettant d'édicter des normes obligatoires pour l'isolation thermique;
 - fixer, en leur donnant un caractère obligatoire, des valeurs limites d'émissions plus sévères et prescrire le contrôle à intervalles réguliers d'installations telles que chauffage à mazout, usines d'incinération d'ordures, centrales de chauffage à distance, installations industrielles, machines de chantier, etc.;
 - réduire immédiatement, au niveau qu'il est techniquement possible d'atteindre, la teneur en SO_2 des produits pétroliers utilisés pour le chauffage ainsi que dans tous les procédés industriels recourant à la combustion.

Mesures à moyen et à long terme

6. Le Conseil fédéral est-il prêt à prescrire, à partir de 1986, l'utilisation d'essence sans plomb, en coordonnant ces mesures avec celles prises à l'étranger (en particulier en RFA)? A ce propos, est-il disposé à promouvoir le développement technique de catalyseurs, grâce auxquels on peut réduire à un minimum, d'une part, l'adjonction - en lieu et place

de plomb – d'aromates nuisibles à la santé et, d'autre part, la consommation plus élevée de carburant?

**83.707 Question ordinaire urgente Künzi – Dépérissement des forêts.
Mesures (19 septembre 1983)**

La plupart des forestiers et des scientifiques s'accordent pour établir un lien direct entre la pollution atmosphérique et l'extension soudaine du dépérissement des forêts. Cette thèse, les experts qui font autorité la soutiennent avec de sérieux indices à l'appui, tout en concédant que les preuves leur manquent encore pour la confirmer.

Des dispositions visant à éviter la pollution de l'air sont particulièrement indiquées non seulement lors de l'élaboration de lois en matière d'énergie, de transports et de protection de l'environnement, mais aussi lors de la mise au point d'éventuelles mesures d'urgence.

Les signes indiquant que l'équilibre de l'écosystème forêt menace dangereusement de se rompre justifient une action rapide et de grande envergure. Si l'on attend, pour agir, que la science ait cerné le phénomène du dépérissement des forêts, il sera certainement trop tard.

Je demande donc au Conseil fédéral quelles sont les mesures, dans le domaine de l'immédiat en particulier, qu'il entend prendre pour combattre la détérioration rapide de l'état de nos forêts.

**83.715 Question ordinaire Humbel – Dépérissement des forêts
(21 septembre 1983)**

Mes questions n'ont pas trait à des mesures d'urgence pour lutter contre les émissions polluantes (il est certes à mon avis nécessaire et indispensable d'en prendre), mais concernent des mesures d'urgence touchant directement la forêt et les arbres malades.

1. Une forêt atteinte et des arbres malades doivent être traités en conséquence (en RFA, on a fait des essais de chaulage).
Quelles sont les mesures d'urgence prévues dans ce but par les services responsables et compétents de la Confédération et des cantons? Des mesures d'urgence appropriées permettent-elles d'enrayer la maladie des arbres? Y a-t-il une chance de sauver les arbres touchés? A-t-on élaboré un programme d'action?
2. A combien peut-on évaluer les frais occasionnés par les mesures d'urgence qu'il faut prendre en Suisse pour traiter les forêts atteintes?
3. Puisque la forêt est vitale pour l'ensemble de la population et qu'elle «appartient» à tous, la Confédération et tous les cantons devraient participer au financement de telles mesures. Quel est l'avis du Conseil fédéral sur ce point? Des démarches ont-elles déjà été entreprises dans ce sens?

83.911 M **Bundi – Dommages aux forêts. Mesures d'urgence**
(28 novembre 1983)

En cette fin d'année 1983, l'état d'un bon nombre de forêts suisses est devenu très alarmant; il est donc impérieux que la Confédération prenne des mesures d'urgence, notamment qu'elle débloque des moyens financiers importants. C'est pourquoi nous chargeons le Conseil fédéral de prendre d'urgence les mesures énumérées ci-dessous et de présenter au Parlement les projets de modification de la loi ou de la Constitution que pourrait nécessiter la mise en œuvre de ces mesures:

1. Allouer des subventions propres à permettre l'application rapide de mesures telles que l'élimination du bois endommagé par les éléments naturels, des arbres atteints par les parasites et des forêts en dépérissement. Il faudra subventionner en particulier les exploitations forestières à la limite de la viabilité.
2. Allouer des subventions de manière à favoriser un assainissement rapide des forêts touchées, notamment les travaux de stabilisation des escarpements menacés par l'érosion (application de mesures de prévention aux forêts en péril, en particulier aux forêts protectrices dans les régions de montagne; mesures de défrichement et de reboisement).
3. Nommer un délégué du Conseil fédéral à la lutte contre le dépérissement des forêts dont la tâche sera de coordonner les mesures prises face aux problèmes principaux et de proposer des solutions appropriées en collaboration avec les cantons.
4. Prévoir comme il suit le prélèvement des moyens financiers (dont le montant serait de quelques dizaines ou de quelques centaines de millions) requis au points 1 et 2:
 - a. en vertu de l'article 36^{ter}, lettre d, de la constitution fédérale: Contribution aux frais des mesures de protection de l'environnement et du paysage (selon la nouvelle teneur prévue par l'arrêté fédéral du 8 octobre 1982 introduisant la nouvelle réglementation des droits de douane sur les carburants);
 - b. au cas où cette disposition constitutionnelle ne permettrait pas de réunir des fonds suffisants pour atteindre le but visé, il faudrait prévoir la perception d'une surtaxe douanière, ce qui exigerait une nouvelle modification de la Constitution. Le Conseil fédéral pourrait en l'occurrence, envisager de procéder par la voie d'un arrêté urgent;
 - c. si les deux possibilités proposées ci-dessus n'étaient pas retenues, ces moyens financiers devraient être prélevés sur les ressources générales de la Confédération au titre de l'indemnisation de prestations publiques non rentables.

Cosignataires: Ammann-Saint-Gall, Bäumlín, Borel, Braunschweig, Bühler-Tschappina, Chopard, Christinat, Clivaz, Deneys, Eggenberg-Thoune, Euler, Fankhauser,

Fehr, Friedli, Gloor, Houmard, Jaggi, Lanz, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Mauch, Meizoz, Meyer-Berne, Morf, Nauer, Neukomm, Ott, Pitteloud, Reimann, Renschler, Riesen-Fribourg, Robbiani, Rubi, Ruch-Zuchwil, Ruffy, Schmid, Schnyder-Berne, Stamm Walter, Stappung, Uchtenhagen, Vannay, Weber-Arbon, Zehnder (43)

83.920 M Müller-Scharnachtal – Moteurs diesel. Limitation des nuisances (6 décembre 1983)

Bien que l'importance des divers gaz toxiques émis par les moteurs diesel ne soit pas la même que pour les moteurs à essence, le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures suivantes:

1. Il faut que les exigences auxquelles doivent répondre actuellement les gaz d'échappement des moteurs diesel (particules de suie) soient rendues plus sévères en même temps que les prescriptions concernant les gaz d'échappement des véhicules utilisant de l'essence. Il convient notamment de limiter la quantité de particules d'huile diesel (= fine poussière pénétrant très facilement dans les poumons).
2. Il faut fixer sans tarder des valeurs limites d'émission pour les substances polluantes, gazeuses, contenues dans les gaz d'échappement des moteurs diesel (oxyde de carbone, oxydes d'azote et hydrocarbures).

Cosignataires: Basler, Fischer-Hägglingen, Frei-Romanshorn, Geissbühler, Hari, Hofmann, Houmard, Landolt, Müller-Wiliberg, Ogi, Sager, Schmid, Schnyder-Berne (13)

83.925 M Houmard – Dommages aux forêts. Mesures en faveur de l'économie forestière et de l'industrie du bois (8 décembre 1983)

Les dommages aux forêts constatés en particulier au cours de l'été 1983 paraissent constituer le symptôme d'une longue et préjudiciable évolution. Même en admettant que la nocivité de l'air puisse être rapidement enrayée, les problèmes inhérents à l'économie forestière et à l'industrie du bois n'en seront pas moins toujours plus aigus et renouvelés dans leurs implications.

En conséquence, nous invitons le Conseil fédéral à préparer les conditions d'une judicieuse maîtrise du problème par toutes les instances qualifiées du pays en prenant les mesures suivantes:

1. Affecter des moyens nécessaires à la garantie de l'exploitation des forêts menacées et à la réalisation des mesures d'hygiène requises par l'assainissement des forêts endommagées.
2. Garantir une utilisation rationnelle des bois indigènes exploités, quelles que soient les essences et les qualités, c'est-à-dire:
 - 2.1 Introduire une politique à moyen terme de mesure renforçant l'industrie de transformation du bois et tendant à lever les contraintes et barrières qui en limitent l'utilisation.
 - 2.2 Déclencher un programme d'impulsions visant à renforcer la recherche appliquée et à former des cadres ouverts à l'innovation.
 - 2.3 Confier à une organisation existante, par exemple l'EMPA, le contrôle de la qualité des bois semi-ouvrés.

3. Elaborer des mesures en vue de pallier des dommages prévisibles provenant d'une production excessive de bois ou de maladies sylvestres.
4. Créer une organisation prospective ayant compétence de coordonner les planifications des instances étatiques et des branches économiques concernées.

Cosignataires: Ammann-Saint-Gall, Aregger, Auer, Basler, Bircher, Blocher, Bühler-Tschappina, Bundi, Candaux, Couchepin, Dubois, Dünki, Eng, Eppenberger-Nesslau, Etique, Fischer-Häggingen, Früh, Geissbühler, Gloor, Graf, Hari, Hunziker, Jung, Kopp, Kühne, Martin, Mauch, Morf, Müller-Scharnachtal, Nauer, Neukomm, Oester, Perey, Rime, Rubi, Rüttimann, Savary, Schnyder-Lucerne, Schnyder-Berne, Schwarz, Steinegger, Thévoz, Vetsch, Villiger, Weber-Schwyz, Wellauer, Zwygart

(47)

83.955 M Groupe AdI/PEP – Protection de l'environnement. Cellule de crise (15 décembre 1983)

1. Le Conseil fédéral est invité à créer dans les meilleurs délais une cellule de crise avec la participation de représentants d'organisations suisses de protection de l'environnement. Cette cellule devra:
 - a. dresser une liste des dangers écologiques immédiats qui servira à élaborer la politique à suivre en matière de protection de l'environnement;
 - b. informer régulièrement le Conseil fédéral sur les mesures législatives et administratives qui s'imposent d'urgence.
2. Sur le plan international, il faut chercher à obtenir
 - a. une collaboration aussi étroite que possible entre les cellules de crise des différents Etats;
 - b. la constitution à brève échéance d'une cellule européenne de crise destinée à lutter contre la pollution de l'environnement.

Porte-parole: Weder-Bâle

83.596 M Groupe AdI/PEP – Dépérissement des forêts. Mesures d'urgence (15 décembre 1983)

Le Conseil fédéral est chargé de mettre en vigueur plus tôt que prévu le chapitre de la loi sur la protection de l'environnement qui concerne la pollution de l'air et d'édicter sans délai, en se fondant sur l'article 89^{bis} de la constitution, les mesures suivantes au moyen d'arrêtés fédéraux urgents d'une durée limitée:

1. Installations de chauffage

- Réduire à 0,15 pour cent les valeurs limites pour la teneur en soufre du mazout extra-léger;
- introduire des contrôles obligatoires des installations de chauffage, portant sur l'émission de fumées, notamment lorsqu'il s'agit de chauffages à huile, d'usines d'incinération d'ordures, de chauffage à distance, d'installations industrielles, de machines de chantier;

- adapter aux techniques les plus récentes les installations de lavage des fumées;
- interdire de nouvelles installations de chauffage à huile lourde.

2. *Véhicules à moteur*

- Renoncer momentanément à l'extension du réseau des routes nationales et des routes principales (sauf lorsqu'il s'agit de construire un tronçon manquant comme par exemple dans la région du Walensee et dans la Léventine);
- introduire l'essence sans plomb dès le 1^{er} janvier 1985, obligation étant faite à toutes les stations de distribution d'essence d'exploiter une telle colonne; le prix devra se situer plus bas que celui de l'essence contenant du plomb;
- introduire à cette même date, pour les véhicules neufs, les valeurs limites applicables aux Etats-Unis d'Amérique (état 1983) pour l'émission de gaz d'échappement;
- frapper d'une surtaxe douanière les véhicules importés qui ne peuvent rouler qu'à l'essence avec plomb et ceux qui ne répondent pas aux dispositions plus sévères de 1986. Détaxe pour les véhicules qui répondent à cette norme (avec ou sans catalyseur);
- abaisser les vitesses maximums à 100 km/h sur les autoroutes, à 80 km/h en dehors des localités et à 50 km/h au maximum à l'intérieur de celles-ci;
- prévoir certains jours où la circulation des véhicules à moteur sera interdite;
- introduire l'obligation d'arrêter le moteur des véhicules immobilisés à un feu rouge; les signaux lumineux devront comprendre un feu intermédiaire orange, afin de faciliter la circulation.

Porte-parole: Jaeger

83.957 M **Groupe AdI/PEP – Lutte contre le dépérissement des forêts. Financement** (15 décembre 1983)

Le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures suivantes:

1. Il faut introduire, en se fondant sur l'article 89^{bis} de la constitution, un impôt sur l'énergie, à affectation spéciale, qui sera prélevé sur toutes les sources d'énergie non renouvelables, notamment sur les combustibles d'origine fossile et l'électricité provenant de centrales nucléaires. En outre, il sera proposé au Parlement de compléter dans ce sens la constitution fédérale.
2. Les recettes de la Confédération provenant des droits de douane et des taxes supplémentaires sur les carburants (y compris la part des cantons) et affectés jusqu'ici à la construction des routes seront utilisées exclusivement aux fins de remédier aux atteintes portées à l'environnement du fait du trafic routier, et à atténuer ces nuisances.
3. Les recettes mentionnées sous points 1 et 2 serviront non seulement à favoriser une utilisation économe de l'énergie et le recours aux agents

énergétiques indigènes qui sont renouvelables, mais aussi à financer notamment les mesures suivantes:

- étude des causes et des effets des atteintes portées à l'environnement, en particulier aux forêts;
- désulfuration des combustibles et des carburants;
- réduction du prix de l'essence sans plomb;
- équipement des voitures anciennes d'un système moderne de détoxication des gaz d'échappement, notamment de catalyseurs; au besoin, remplacement du moteur;
- travaux forestiers en vue de lutter contre le dépérissement des forêts;
- réparation des dommages aux bâtiments, qui sont dus aux gaz d'échappement;
- encouragement de l'utilisation de tous les moyens de transport publics, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises, en particulier au moyen de
 - a. fortes réductions des tarifs;
 - b. une augmentation de la fréquence des liaisons;
 - c. la réalisation d'une bonne desserte en surface;
 - d. l'amélioration de l'information sur les moyens de transport publics (publication de chiffres comparatifs et de bilans écologiques);
- pratique d'une politique d'investissements favorable aux transports publics afin de réduire les déplacements individuels; promotion des transports ferroviaires pour diminuer le trafic routier (notamment celui des poids lourds);
- développement des chemins pédestres et des pistes cyclables, par une meilleure répartition des voies de circulation, afin d'encourager les gens à se déplacer à pied ou à vélo.

Porte-parole: Günter

83.961 M Groupe AdI/PEP – Dépérissement des forêts. Mesures à moyen et long terme (16 décembre 1983)

Le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures suivantes ayant un effet à moyen et à long terme:

1. Installations de chauffage

- Réduction à des valeurs comprises entre 0,05 et 0,1 pour cent de la teneur en soufre maximum du mazout extra-léger;
- réduction des valeurs limites des émissions pour toutes les grandes installations de chauffage et pour celles qui utilisent du charbon ou de l'huile lourde;
- renforcement des contrôles de l'utilisation rationnelle des combustibles, ainsi que de la conception et de l'état des installations de chauffage;
- octroi d'une avance de fonds ou de subventions en faveur d'investissements destinés au remplacement de l'huile moyenne et lourde par

le gaz naturel ou par le charbon brûlé par une combustion à lit fluidisé, ou par l'installation de dépoussiéreurs faibles;

- mise en vigueur de dispositions ayant un caractère obligatoire pour l'isolation des bâtiments existants et nouveaux (isolation thermique) ainsi que pour la rénovation d'immeubles anciens, visant à diminuer la consommation d'énergie;
- introduction généralisée des décomptes de chauffage individuels pour tous les utilisateurs.

2. *Véhicules à moteur*

- Introduction de l'obligation de modifier les anciennes voitures en circulation de façon à ce qu'elles puissent utiliser de l'essence sans plomb et de les équiper d'un système de détoxification des gaz d'échappement à l'aide d'un catalyseur;
- mise en vigueur de valeurs limites plus sévères pour tous les véhicules pour lesquels il n'existait jusqu'ici pas de dispositions spéciales (p. ex. véhicules à moteur diesel et voitures automobiles ultra-légères, voitures automobiles d'un poids très élevé);
- interdiction locale de circuler, d'une durée limitée, visant à ramener au-dessous de 50 microgrammes/m³ la valeur limite pour le bioxyde d'azote dans les zones d'habitation exposées à cette pollution.

3. *Energie*

- Promotion spécifique et développement de sources d'énergie de remplacement, indigènes et renouvelables (énergie solaire et énergie biologique);
- Amélioration du recyclage de matières premières et de la réutilisation des emballages; simultanément, extension des possibilités de rendre ceux-ci, ainsi que de la réglementation financière (consigne pour bouteilles).

4. *Coopération*

- Renforcement de la coopération sur le plan international en vue de réduire et d'empêcher les émissions dues au transport à grande distance de frêt aérien;
- Fixation de mesures et de valeurs limites, liant si possible tous les pays.

Porte-parole: Grendelmeier

83.910 M **Item – Prescriptions sur les gaz d'échappement des moteurs diesel** (28 novembre 1983)

Il y a lieu d'édicter des prescriptions sur les gaz d'échappement visant à empêcher les moteurs diesel, dans toutes les catégories de poids, de dégager les substances nocives que constituent la suie et le dioxyde de soufre.

83.952 M. Oehen – Tritium. Nuisances (15 décembre 1983)

Du fait du développement de la technologie nucléaire, la teneur dans l'atmosphère en tritium, atome d'hydrogène radioactif, a augmenté d'au moins 10^6 . Jusqu'à présent, on s'est peu préoccupé des effets produits par le tritium sur notre environnement, ou du moins les résultats des recherches dans ce domaine n'ont guère été portés à la connaissance du public.

Le Conseil fédéral est chargé de faire effectuer les études nécessaires ou, si certaines l'ont été, de faire en sorte que les résultats obtenus soient publiés.

Cosignataires: Grendelmeier, Günter, Hegg, Maeder-Appenzell, Meier-Zurich, Müller-Zurich, Ruf-Berne, Soldini, Weder-Bâle (9)

83.941 P. Bratschi – Dépérissement des forêts. Teneur en soufre du mazout et du diesel (14 décembre 1983)

Selon les directives du Département fédéral de l'intérieur du 7 juillet 1983 sur la teneur en soufre des huiles de chauffage et du carburant diesel, la teneur en soufre autorisée, qui est actuellement de 0,5 pour cent, sera ramenée à 0,3 pour cent à partir du 1^{er} janvier 1986. Cependant, comme elle atteint actuellement déjà, en moyenne, 0,3 pour cent environ et que le dépérissement des forêts va quand même en s'accéléralant, une réduction plus forte à 0,15 pour cent s'impose.

C'est pourquoi le Conseil fédéral est invité à examiner la possibilité d'édicter au plus tôt des prescriptions sur une réduction plus importante de la teneur en soufre du mazout extra-léger et du carburant diesel.

Cosignataires: Bäumlin, Bircher, Borel, Braunschweig, Bundi, Chopard, Christinat, Clivaz, Egli-Winterthour, Euler, Fankhauser, Friedli, Gloor, Hubacher, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Longet, Mauch, Neukomm, Reimann, Robbiani, Rubi, Ruffy, Schmid, Stamm Walter, Stappung, Uchtenhagen, Wagner, Weber-Arbon, Zehnder (30)

83.963 P. Segmüller – Pollution atmosphérique. Conséquences (16 décembre 1983)

Au cours de la session d'automne, le Parlement a discuté longuement des effets catastrophiques de la pollution atmosphérique sur la forêt.

Le Conseil fédéral s'est déclaré prêt à présenter un rapport circonstancié à ce sujet, au cours du premier semestre de 1984. Les mesures déjà arrêtées par le gouvernement, en vue de préciser l'ampleur des dégâts subis par la forêt et d'y remédier, méritent notre plein appui. Le Conseil fédéral est cependant invité à apprécier, dans le rapport en question, les aspects globaux des problèmes et à les considérer dans leur intégralité, puis à soumettre notamment des propositions concrètes concernant les questions suivantes:

1. Nécessité d'étendre le programme de recherche aussi bien à la bio-cénose qu'aux bâtiments qui nous entourent, afin d'obtenir le plus

rapidement possible de meilleures connaissances sur l'ampleur des dommages, l'évolution de ceux-ci et sur les moyens d'y remédier, sans que ce programme soit limité à la forêt;

2. Prévoir des mesures qui soient complémentaires de celles qui sont déjà prises grâce au projet «Sanasilva», telles que:
 - a. dresser des cartes faisant apparaître l'extension et le développement de la population de bio-indicateurs sélectionnés, tels que familles de lichens et de champignons qui se prêtent particulièrement bien comme indicateurs de la charge en substances nocives, à l'intérieur comme à l'extérieur des forêts;
 - b. contrôler régulièrement un réseau de bâtiments et de constructions, afin de déterminer l'ampleur des dégâts;
 - c. compléter, par des bio-indicateurs, les points de mesure existants et prévus en supplément, aux fins d'analyser les propriétés physiques et chimiques des précipitations (conformément au programme RNOPA = Réseau national d'observation des polluants atmosphériques);
 - d. analyser des surfaces intangibles (prés à litières par exemple), à contrôler régulièrement dans des biocénoses qui – à l'instar de bas-marais, des hauts marais et de zones humides intermédiaires, de prés d'épandage, de pelouses sèches et semi-humides, ainsi que de certains petit lacs de montagne oligotrophiques – sont particulièrement sensibles aux immissions de tout genre, du fait de leur emplacement oligotrophique.
3. Prendre assez tôt en considération les besoins en personnel, en crédits et ceux qui résultent de l'organisation et découlent des points susmentionnés, en particulier pour ce qui a trait aux organismes de la protection de la nature et du paysage, à ceux de la division 2 des sciences exactes et naturelles du Fonds national suisse pour l'encouragement de la recherche scientifique et de la Société suisse de recherches naturelles.

Cosignataires: Auer, Bircher, Blunschy, Butty, Cantieni, de Chastonay, Christinat, Cotti Gianfranco, Couchepin, Fankhauser, Feigenwinter, Geissbühler, Grendelmeier, Houmard, Jaeger, Jaggi, Keller, Koller Arnold, Kopp, Kühne, Landolt, Longet, Loretan, Maître-Genève, Martin, Müller-Zurich, Nussbaumer, Oehler, Oester, Petit-pierre, Revaclier, Ruckstuhl, Salvioni, Seiler, Stamm Judith, Vetsch, Weber Monika, Wick, Ziegler (39)

83.966 P Günter – Véhicules automobiles et abonnement général CFF
(16 décembre 1983)

Le train de mesures suivant doit contribuer à la restructuration du trafic des voyageurs dans notre pays, c'est pourquoi nous demandons au Conseil fédéral de l'examiner:

1. Introduction d'un impôt fédéral sur les voitures de tourisme. Le total de cet impôt et de la moyenne des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur devrait au moins correspondre au prix d'un abonnement 2^e classe des CFF.

2. La recette provenant de cet impôt fédéral sur les véhicules à moteur ira aux CFF.
3. La personne dont le véhicule à moteur sera soumis à cet impôt fédéral recevra à titre gratuit un abonnement général 2^e classe des CFF.

Cosignataires: Dünki, Grendelmeier, Jaeger, Maeder-Appenzell, Müller-Zurich, Oester, Rebeaud, Weber Monika, Weder-Bäle, Widmer, Zwygart (11)

83.917 P Rebeaud – Pollution de l'air. Mesure concrète
(30 novembre 1983)

Afin de lutter concrètement et rapidement contre la pollution de l'air, le Conseil fédéral est prié de prévoir sans délai le montage de correcteurs de combustion sur tous les véhicules militaires, sur les voitures de service de la Confédération et celles des régies fédérales.

Cosignataires: Brélaz, Carobbio, Deneys, Dupont, Friedli, Jaggi, Longet, Martin, Müller-Zurich, Petitpierre, Robert, Ruffy, Vannay (13)

83.918 P Wick – Véhicules automobiles. Arrêt du moteur aux feux rouges
(1^{er} décembre 1983)

Le Conseil fédéral est prié d'examiner:

- a. s'il ne faudrait pas prendre des mesures pour obliger les conducteurs à arrêter le moteur de leur véhicule aux feux rouges;
- b. s'il n'y aurait pas lieu d'imposer l'obligation d'allumer le feu orange pour que les conducteurs puissent se préparer à repartir.

83.915 I Morf – Dépérissement des forêts. Frais subséquents
(30 novembre 1983)

Notre politique forestière et la loi sur la police des forêts visent avant tout à sauvegarder nos bois. Si, en raison du dépérissement continu de ceux-ci, les pertes et les charges supplémentaires que nécessite l'entretien plus intensif des forêts imposent à certains de leurs propriétaires – en général des communes purement rurales, des collectivités et des particuliers – des charges ruineuses, on ne tardera pas à exiger un engagement financier de l'Etat conformément à l'article 32^{bis} de la loi précitée. Je demande au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes qui sont en rapport avec les frais subséquents au dépérissement des forêts:

1. a. Est-il possible, selon lui, d'appliquer le principe de la responsabilité causale pour couvrir ces frais?
- b. Estime-t-il – comme on l'affirme notamment en Allemagne – que l'Etat doit payer des dommages-intérêts parce qu'il a toléré le dépérissement des forêts en fixant des valeurs-limites trop élevées pour les nuisances?
- c. A-t-il l'intention de prendre de nouvelles dispositions légales, étant donné que le principe selon lequel la personne lésée est tenue de fournir les preuves des dommages subis ne peut être appliqué en l'occurrence?

2. Les propriétaires de forêts seront-ils obligés de prouver de quelle nature et de quelle importance sont les pertes et les frais causés par le dépérissement des forêts? Le Conseil fédéral a-t-il élaboré un modèle qui puisse servir au contrôle des entreprises et de leurs comptabilités nécessaires à cet effet?
3. Le Conseil fédéral ayant refusé de créer le fonds de protection des forêts que j'avais demandé dans une motion d'octobre 1982, comment a-t-il l'intention d'aider les propriétaires de celles-ci à remplir leurs obligations légales en ce qui concerne la protection des forêts et le reboisement?
4. Quelles mesures entend-il prendre pour atténuer les pertes importantes qui peuvent se produire dans l'exploitation des forêts en raison de l'augmentation des frais que provoque le ramassage du bois disséminé sur des étendues de plus en plus grandes, les changements de variétés de bois, la coupe prématurée, les pertes à l'accroissement, l'augmentation des frais généraux et du coût des mesures de protection, ainsi que du reboisement?
5. Le Conseil fédéral a-t-il élaboré un plan applicable en cas de catastrophe pour protéger le marché du bois, qui sera sans doute inondé ces prochaines années par le bois rond (ce qui ne manquera pas d'affecter le prix du bois)?
6. Quels sont les moyens qui permettraient d'utiliser au mieux la production de bois par une sélection optimale?

Cosignataires: Ammann-Saint-Gall, Bäumlin, Borel, Braunschweig, Bundi, Deneys, Euler, Fankhauser, Friedli, Gloor, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Longet, Mauch, Meizoz, Ott, Pitteloud, Reimann, Rubi, Ruch-Zuchwil, Ruffy, Schmid, Stamm Walter, Vannay, Zehnder (25)

83.931 I Aubry – Lutte contre la pollution atmosphérique
(12 décembre 1983)

L'accroissement inquiétant du dépérissement des arbres et des forêts souligne la nécessité de prendre des mesures sérieuses, rapides et réfléchies si l'on veut réduire de manière efficace la pollution atmosphérique. On assiste de plus en plus à une campagne d'information qui est destinée à inquiéter la population en lui faisant croire que sans les centrales nucléaires, il n'y aurait probablement pas de pluies acides. A nos yeux cette information est totalement inexacte.

La contribution des centrales nucléaires au maintien de la pureté de l'air, contribution déjà importante à l'heure actuelle, pourrait être massivement augmentée en temps utile, en particulier par l'implantation de systèmes de chauffage à distance qui permettent de remplacer des agents énergétiques fossiles, dont la combustion fait partie des causes directes des pluies acides.

Comment le Conseil fédéral et les organes de surveillance de la radioactivité qu'il a constitués jugent-ils la contribution des faibles quantités de radioactivité rejetées par les installations nucléaires à la radiation présente

dans l'environnement? Comment jugent-il également le rôle éventuel de l'irradiation artificielle dans la formation des pluies acides?

Cosignataires: Couchepin, Etique, Frei-Romanshorn, Geissbühler, Hunziker, Martinoni, Rime (7)

83.933 I Egli-Winterthour – Gaz auto. Surtaxe sur les carburants
(13 décembre 1983)

Lors du débat sur la protection de l'environnement, on a dit que les substances toxiques contenues dans l'air et, partant, le dépérissement des forêts, étaient dues aux gaz d'échappement des voitures, conjointement avec les installations de chauffage et la pollution par l'industrie. Il est prévu de prescrire dès 1986 l'utilisation d'essence sans plomb et de catalyseurs pour les nouvelles voitures. Cependant, on oublie trop souvent qu'on dispose aujourd'hui déjà de gaz auto. Celui-ci a l'avantage d'émettre moins d'oxyde de carbone que l'essence; la réduction peut atteindre 90 pour cent. Il ne contient pas de plomb. Il présente également des avantages en ce qui concerne les oxydes d'azote. En outre, l'émission d'hydrocarbures non brûlés est beaucoup plus faible que pour un moteur à essence.

Tous ces avantages montrent bien que le gaz auto est plus respectueux de l'environnement que l'essence. Aux Pays-Bas et en Italie, on a déjà mis en place des réseaux de stations de distribution pour le gaz auto. En Allemagne, on est également en train de monter un tel réseau; en 1982, on a ouvert la première colonne de distribution de gaz auto sur le réseau des autoroutes. En Suisse aussi, il existe déjà quelques rares colonnes de ce genre. Cependant, celles-ci sont encore très clairsemées et ne peuvent donc pas satisfaire aux besoins des automobiles.

Pour pouvoir utiliser du gaz auto, les voitures doivent subir des modifications, dont le coût se situe entre 1800 et 2000 francs environ. La différence de 28 centimes qui existe entre le prix du gaz auto et celui de l'essence est trop faible pour inciter l'automobiliste à apporter les transformations nécessaires, notamment aussi parce que la consommation de gaz est supérieure de 15 pour cent à celle de l'essence.

Il ne fait aucun doute qu'en réduisant, pour le gaz auto, la taxe supplémentaire sur les carburants, on encouragerait les automobilistes à modifier leur voiture. Dans un système d'économie de marché, cela entraînerait immédiatement la construction d'un plus grand nombre de stations de ce genre, si bien qu'il y aurait toujours plus de voitures qui seraient modifiées pour pouvoir utiliser le gaz.

De cette manière, il serait possible, dans le trafic des voitures automobiles également, d'apporter rapidement et avant 1986 encore, une contribution importante à la protection de l'environnement.

Je pose donc au Conseil fédéral la question suivante: Est-il prêt à réduire pour le gaz auto la surtaxe sur les carburants?

Cosignataires: Ammann-Saint-Gall, Bundi, Hubacher, Lanz, Leuenberger Ernst, Ott, Robbiani, Zehnder (8)

83.929 I Sager – Courses d'automobiles (12 décembre 1983)

Des efforts sont en cours, dont l'objectif est d'organiser, en 1985, une course d'automobiles de formule 1 dans notre pays. Le Conseil fédéral est-il prêt à renoncer, comme jusqu'ici, à donner une autorisation spéciale pour de telles manifestations?

Par ailleurs, le gouvernement serait-il disposé à doter de prix d'encouragement des manifestations sportives auxquelles participeraient des électromobiles (automobiles à traction électrique)?

Cosignataires: Bühler-Tschappina, Fischer-Häggligen, Geissbühler, Hari, Hofmann, Hösl, Martignoni, Müller-Wiliberg, Nebiker, Neuschwander, Rubi, Rutishauser, Uhlmann (13)

83.930 I Brélaz – Grand Prix de F1 en Suisse (12 décembre 1983)

Depuis quelques mois, divers milieux s'agitent en vue de réintroduire un grand prix de F1 en Suisse. Deux projets ont été particulièrement mis en avant, l'un sur l'aérodrome militaire de Sion et l'autre en ville de Lausanne. L'ACS s'apprête à demander l'autorisation pour le premier d'entre eux, en dérogation de l'article 52 de la LCR. Ces diverses démarches m'amènent à poser les questions suivantes au Conseil fédéral.

1. Le Conseil fédéral n'est-il pas d'avis qu'accorder une dérogation pour un grand prix de formule 1, même sur un circuit non permanent, reviendrait à vider l'article 52 de la LCR de toute portée et serait contraire à l'esprit et à la lettre dudit article?
2. Le Conseil fédéral ne pense-t-il pas qu'une telle manifestation, d'ailleurs encore dans une ville ou à l'orée d'une ville, est de nature, par l'exemple, à nuire au bon respect des nouvelles limitations de vitesse (50 km/h en ville), de la lutte contre le bruit et aux objectifs de l'éducation routière en général?
3. Le Conseil fédéral ne pense-t-il pas qu'une telle manifestation est incompatible, dans l'esprit sinon dans le texte, avec les objectifs de la nouvelle loi sur la protection de l'environnement et avec les appels pressants à réduire les déplacements et la pollution, faits par le Département fédéral de l'intérieur suite au problème de la mort des forêts?

Cosignataires: Auer, Blunschy, Dünki, Günter, Jaggi, Kopp, Longet, Loretan, Maeder-Appenzell, Müller-Zürich, Oehen, Oester, Petitpierre, Pitteloud, Rebeaud, Rime, Robert, Ruffy, Vannay, Zwygart (20)

84.333 M **Groupe socialiste – Dépérissement des forêts. Promotion des transports publics** (7 mars 1984)

Dans le cadre des mesures urgentes qui doivent être prises pour lutter contre le dépérissement des forêts, le Conseil fédéral est chargé de présenter au parlement, le plus rapidement possible, un projet d'arrêté fédéral visant à promouvoir les transports publics non générateurs de nuisances; l'arrêté en question doit avoir le but suivant:

Un abaissement notable des tarifs du trafic voyageur encouragera les personnes qui se déplacent à abandonner leur moyen de transport privé pour utiliser les transports publics. Afin de compenser le manque à gagner qui en résultera pour les entreprises concernées, la Confédération indemniserà les CFF et les PTT pour leurs prestations de services publics.

L'indemnisation des prestations des entreprises de chemin de fer privées pourra être réglée dans la révision en cours de ladite indemnisation.

Porte-parole: Mauch

84.339 M **Bühler-Tschappina – Taxe écologique sur le mazout** (7 mars 1984)

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer des dispositions visant à instituer pour une durée déterminée une taxe «écologique» de 5 centimes par kilogramme de mazout.

Le produit de cette taxe servira à:

- a. restaurer les forêts malades;
- b. promouvoir la recherche d'énergies économiques et non polluantes;
- c. financer des méthodes efficaces de lutte contre la pollution atmosphérique.

Cosignataires: Cumberg, Cottet, Dünki, Graf, Hegg, Maeder-Appenzell, Müller-Schmachtal, Nef, Oehen, Ogi, Rebcaud, Robert, Ruf-Berne, Sager, Soldini (15)

84.303 M **Herczog – CFF. Abonnement écologique** (5 mars 1984)

Le Conseil fédéral est prié de faire en sorte que les CFF introduisent un «abonnement écologique», à tarif fortement réduit (éventuellement pendant une durée limitée), de manière à protéger le milieu et favoriser le transport en commun.

Cosignataires: Carobbio, Gurtner, Mascarin

(3)

84.401 M Groupe AdI/PEP – Transports publics. Communauté tarifaire suisse (23 mars 1984)

Pour des raisons relevant de la protection de l'environnement et dans le dessein de promouvoir les transports publics en priorité, le Conseil fédéral est chargé:

- a. d'appuyer et de coordonner les efforts entrepris par les cantons en vue d'introduire des abonnements à prix réduit, pour protéger l'environnement;
- b. de s'efforcer d'instituer une communauté tarifaire réunissant l'ensemble des entreprises de transports publics de la Suisse;
- c. d'introduire dans le cadre de cette communauté un abonnement pour protéger l'environnement, à prix fortement réduit et valable dans l'ensemble du pays.

Porte-parole: Maeder-Appenzell

84.402 M Groupe AdI/PEP – Véhicules automobiles. Coûts fixes et coûts variables (23 mars 1984)

Au vu des graves dommages à l'environnement auxquels nous devons faire face, le Conseil fédéral est chargé de proposer des mesures visant à modifier fondamentalement le système des redevances routières et celui de l'assurance. Ces mesures doivent avoir pour objectif de réduire massivement les frais fixes du détenteur d'un véhicule à moteur et d'augmenter dans la même mesure les coûts par kilomètre parcouru, en grevant les carburants de l'ensemble des redevances et des primes. La diminution des recettes cantonales, due à la suppression de l'impôt sur les véhicules à moteur, sera intégralement compensée par un prélèvement sur le produit de l'impôt supplémentaire sur les carburants.

Porte-parole: Oester

84.404 M Groupe AdI/PEP – Stockage du bois. Création d'un fonds (23 mars 1984)

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un projet d'arrêté fédéral urgent de durée limitée, qui prévoira

1. D'encourager, au cours des prochaines années, le stockage du bois.
2. De fournir des terrains appropriés de la Confédération pour ce stockage et d'examiner si l'Etat peut apporter sa contribution par d'autres moyens (engagement de la troupe).
3. De créer un fonds fédéral du bois relevant de la protection de l'environnement. La Confédération utilisera ce fonds pour acheter et stocker du bois jusqu'à ce que la situation sur le marché intérieur se stabilise.

Porte-parole: Günter

84.323 P Binder – Effets de la pollution de l'air et de la pluie acide sur les cours d'eau (5 mars 1984)

Le Conseil fédéral est invité:

- a. à soumettre un rapport sur les effets de la pollution de l'air et de la pluie acide sur les cours d'eau;
- b. à examiner et à proposer les mesures permettant de protéger nos cours d'eau.

Cosignataires: Cavelti, Dobler, Dreyer, Gadiant, Genoud, Hophan, Kündig, Letsch, Meier Hans, Meier Josi, Muheim, Reichmuth, Schaffter, Schmid, Schönenberger, Zumbühl (16)

84.369 P Kühne – Pollution atmosphérique. Effets sur les cultures (14 mars 1984)

Le Conseil fédéral est invité à établir un rapport

- sur les effets de la pollution atmosphérique et des pluies acides sur les plantes et la fertilité du sol,
- sur les dommages éventuels causés aux cultures, dans chaque région, et
- sur les mesures à prendre afin de protéger les cultures et les plantes (lutte contre les causes et les symptômes).

Cosignataires: Blunschy, Bühler-Tschappina, Bundi, Bürer-Walenstadt, Cantieni, de Chastonay, Columberg, Dirren, Eppenberger-Nesslau, Feigenwinter, Frei-Romanshorn, Geissbühler, Giger, Hari, Hösli, Humbel, Iten, Jung, Keller, Koller Arnold, Landolt, Müller-Scharnachtal, Nebiker, Nef, Nussbaumer, Ogi, Ott, Reichling, Risi-Schwyz, Röthlin, Ruckstuhl, Rüttimann, Savary-Fribourg, Segmüller, Seiler, Thévoz, Tschuppert, Vetsch, Wellauer (40)

84.362 P Fankhauser – Abonnement écologique de la région bâloise. Participation des CFF et des PTT (14 mars 1984)

Le Conseil fédéral est invité à user de son influence pour que les CFF et les PTT participent à titre d'essai à l'abonnement écologique de la région bâloise.

Cosignataires: Ammann-Saint-Gall, Bäumlin, Borel, Braunschweig, Bundi, Clivaz, Deneys, Feigenwinter, Flubacher, Friedli, Hubacher, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Longet, Mauch, Meyer-Berne, Morf, Nauer, Ott, Pitteloud, Reimann, Robbiani, Ruch-Zuchwil, Ruffy, Stamm Walter, Stappung, Uchtenhagen, Vannay, Wagner, Weber-Arbon, Weder-Bäle (31)

84.337 I Butty – Limitation de vitesse sur les routes nationales (6 mars 1984)

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Le gouvernement ayant annoncé une décision imminente à ce sujet, n'estime-t-il pas qu'une telle décision, même transitoire, soit prématurée?

2. Des milliards de francs suisses ayant été investis dans le réseau des routes nationales, n'estime-t-il pas qu'une limitation draconienne de vitesse est une mesure incohérente, compte tenu de la politique des transports et communications adoptée récemment pour le court et moyen terme?
3. Les avis des experts étant très controversés quant aux effets réels d'une telle mesure sur la pollution (dépérissement des forêts, etc. ...), ne serait-il pas indiqué d'attendre les conclusions claires et nettes des recherches scientifiques en cours?
4. Est-il opportun de prendre isolément une telle décision, alors que dans d'autres secteurs (réduction du plomb dans la benzine, etc. ...) on relève la nécessité absolue d'une coordination au niveau européen?

84.351 I Weder-Bâle – Centrales nucléaires et dépérissement des forêts
(12 mars 1984)

Des études récentes («Natur» 3/84) indiquent que non seulement les gaz d'échappement des véhicules automobiles et les vapeurs des chauffages à mazout des ménages et de certaines entreprises, mais aussi en particulier les centrales nucléaires figurent parmi les causes du dépérissement des forêts dans certaines régions.

Cette constatation rend pressantes les questions suivantes:

- Est-il exact que, comme l'indiquent ces études, il y ait corrélation entre les centrales nucléaires et le dépérissement des forêts?
- Si oui, quel en est le processus?

L'examen de la seconde question exige une approche interdisciplinaire car il s'agit notamment d'élucider les éventualités ci-après:

- Les centrales nucléaires causent des concentrations locales durables – surtout dans la direction des vents dominants – d'isotopes radioactifs tels que le carbone (^{14}C), le tritium (^3H) et le krypton (^{85}Kr). Ces substances s'accumulent dans les tissus des végétaux pluriannuels au point de les rendre malades et de les faire dépérir).
- La radioactivité des ces isotopes entraîne certaines transformations des polluants atmosphériques (par exemple les oxydes d'azote, NO_x) dont les combinaisons sont aussi particulièrement nocives pour les plantes vivaces.
- La production durable d'énergie «non naturelle» a atteint un tel degré dans certaines régions que d'importantes espèces végétales indigènes ne peuvent le supporter indéfiniment. La flore est en effet adaptée au cycle énergétique naturel alimenté par l'énergie solaire et modulé par le rythme des saisons et les fluctuations météorologiques.
- Les centrales nucléaires faussent notablement le cycle énergétique naturel car elles produisent non seulement d'énormes quantités d'énergie utilisable, mais aussi, dans une proportion de deux à un, une chaleur résiduelle non utilisable.

Il faut se demander si ces graves atteintes technologiques aux cycles vitaux de notre milieu naturel sont tolérables. C'est pour inviter le Conseil fédéral à se pencher sur ce problème que je lui pose les questions suivantes:

1. Reconnaît-il l'extrême urgence d'une étude approfondie des phénomènes évoqués plus haut?
2. Pense-t-il pouvoir ordonner une telle étude d'ici peu?
3. Est-il prêt à charger la faculté des sciences d'une université suisse d'élaborer et de réaliser au plus vite un projet de recherche interdisciplinaire?
4. Est-il disposé à tenir compte des travaux scientifiques déjà entrepris?
5. Consentirait-il à faire appel aussi à des savants étrangers?
6. Est-il d'accord de ne plus octroyer d'autorisation de nouvelles installations atomiques avant que les questions soulevées ici soient élucidées?

Cosignataires: Dlinki, Grendelmeier, Günter, Jaeger, Maeder-Appenzell, Müller-Argovie, Weber Monika, Zwygart (8)

84.660 Question ordinaire Friedli – Transports publics et protection de l'environnement (22 mars 1984)

A juste titre, la protection de l'environnement requiert des mesures concrètes et notamment un emploi plus intensif des transports publics moins polluant.

Dans cette perspective, le Conseil fédéral est-il disposé à faire étudier par les organes compétents des transports publics suisses (CFF, VST, OFT, etc.) l'opportunité de rendre l'abonnement $\frac{1}{2}$ prix plus attractif pour la clientèle âgée de 25 à 60/65 ans en réduisant sensiblement son prix actuel (p. ex., de 360 fr. à 250 fr.).

84.682 Question ordinaire Ruf-Berne – Dépérissement des forêts. Recherche (4 mai 1984)

1. Est-il vrai que la synergie des diverses causes possibles du dépérissement des forêts (gaz d'échappement, fluctuations climatiques, sols suracidifiés, monocultures, phénomènes électromagnétiques, attaques d'insectes et de bactéries, etc.) n'est qu'insuffisamment étudiée?
2. On sait que les organisations écologistes publiques et privées concentrent leurs efforts sur la lutte contre la pollution atmosphérique. Pourquoi dès lors les milieux compétents (services fédéraux et cantonaux de protection de l'environnement, WWF, Ciba-Geigy, Maag, etc.) ne s'efforcent-ils pas, au moins à titre d'essai, de mettre en œuvre tous les moyens disponibles pour combattre le dépérissement des forêts par voie atmosphérique également par exemple en vaporisant des produits appropriés pour renforcer la résistance des forêts atteintes à l'égard des polluants?
3. Est-il exact que les taux de polluants des gaz d'échappement sont fixés

pour une durée indéterminée et que l'Etat fédéral ne fournit pas de fonds ni ne prend d'autres dispositions appropriées pour encourager la mise au point, l'essai et l'introduction de systèmes d'échappement simples, peu coûteux et économes en carburant, qui assureraient une diminution radicale des teneurs en polluants, de sorte que la protection de nos forêts, qui devrait être prioritaire, se voit en fait accorder une importance moindre que la protection des fabricants et distributeurs de systèmes d'échappement techniquement désuets?

4. Est-il vrai que, bien que personne ne détienne de monopole en matière d'idées susceptibles d'apporter un progrès, l'administration fédérale non seulement ne s'efforce pas de trouver des idées nouvelles, mais va jusqu'à dénigrer les suggestions provenant de l'extérieur, et que les subsides de recherche approuvés par les Chambres servent moins à financer la résolution de problèmes concrets par des chercheurs dynamiques qu'à entretenir la sclérose de firmes bien installées? Enfin, est-il exact que le Conseil fédéral ne compte rien faire pour corriger cette situation anormale?

84.611 Question ordinaire Meizoz – Limitations de vitesse
(6 mars 1984)

Le Conseil fédéral n'estime-t-il pas que l'abaissement à 100 km/h sur les autoroutes et à 80 km/h sur le reste du réseau routier de la vitesse maximale autorisée pour les autos devrait s'accompagner – pour des raisons touchant aussi bien à la lutte contre la pollution de l'air qu'à la sécurité du trafic – d'une réduction correspondante de la vitesse maximale des véhicules lourds (cars, camions etc.)?

84.641 Question ordinaire Seiler – Centrales nucléaires. Dommages à la végétation (14 mars 1984)

Des enquêtes menées en France et en RFA ont révélé qu'il pourrait bien y avoir un lien entre les dommages causés à la végétation et l'exploitation d'une centrale nucléaire. Je pose donc au Conseil fédéral la question suivante:

A-t-on déjà étudié dans notre pays les effets des centrales nucléaires sur la végétation?

- a. dans la négative, pour quelles raisons?
- b. dans l'affirmative, quels résultats a-t-on déjà obtenus?

84.461 P **Ruf-Berne – Pluies acides. Mesure du pH** (15 juin 1984)

Le Conseil fédéral est prié d'organiser une étude générale des pluies acides en chargeant l'Office de l'environnement d'examiner, en collaboration avec les cantons, les dispositions nécessaires pour mesurer régulièrement l'acidité (pH) des eaux pluviales recueillies dans les bassins collecteurs installés à cet effet. Les résultats de ces mesures, accompagnés de précisions sur les conditions météorologiques dans lesquelles elles ont été faites (situation générale et plus particulièrement régime des vents), devront être transmis périodiquement à l'office.

Cosignataires: Brélaz, Hegg, Meier-Zurich, Müller-Zurich, Oehen, Soldini (6)

29530

Catalogue des mesures

Remarque

L'annexe II comporte les propositions discutées jusqu'ici, sans garantie toutefois qu'elles y soient dans leur totalité. En outre, le fait qu'une mesure soit présentée à l'annexe II ne signifie pas qu'elle soit déjà considérée comme réalisable.

Le Conseil fédéral ne s'est pas encore exprimé définitivement sur le catalogue et sur les commentaires donnés. Il le fera lorsque chacune des mesures prévues aura été étudiée plus à fond.

Sommaire

«Forêts» (W 1 à 11)	(pages II 4 à II 25)
«Moyens de transport» (V 1 à 55)	(pages II 26 à II 135)
«Energie et chauffage» (F 1 à 23)	(pages II 136 à II 181)
«Industrie et commerce» (I 1 à 3)	(pages II 182 à II 187)
«Divers» (D 1 à 20)	(pages II 188 à II 227)

Etat d'avancement

L'indication «exécution» signifie que la mesure a déjà été mise en œuvre. Lorsqu'il s'agit d'une mesure qui n'a pas encore été arrêtée, elle est alors précédée de la mention «compétence».

Repérage

Les lois, ordonnances et arrêtés fédéraux cités dans le catalogue des mesures portent les désignations et les références suivantes:

Lois fédérales

- LF du 19 septembre 1978 sur l'organisation et la gestion du Conseil fédéral et de l'administration fédérale (loi sur l'organisation de l'administration [LOA]) RS 172.010
- LF du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage RS 451
- LF du 8 octobre 1982 sur l'approvisionnement économique du pays (loi sur l'approvisionnement du pays [LAP]) RS 531
- LF du 18 décembre 1968 sur les finances de la Confédération RS 611.0
- LF du 19 décembre 1958 sur la circulation routière RS 741.01

- LF du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer ...	RS 742.101
- LF du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux	RS 742.31
- LF du 21 décembre 1948 sur la navigation aérienne	RS 748.0
- LF du 21 mars 1969 sur le commerce des toxiques (loi sur les toxiques)	RS 814.80
- LF du 13 mars 1964 sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (loi sur le travail)	RS 822.11
- LF du 30 septembre 1954 sur les mesures préparatoires en vue de combattre les crises et de procurer du travail	RS 823.31
- LF du 11 octobre 1902 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts	RS 921.0
- LF du 21 mars 1969 concernant des crédits d'investissement pour l'économie forestière en montagne	RS 921.91
- LF du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE)	RO 1984 1122
- LF du 7 octobre 1983 sur la recherche (LR)	RS 420.1
- LF sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR); message du 26 septembre 1983	FF 1983 IV 1
- LF sur l'harmonisation fiscale; message du 25 mai 1983	FF 1983 III 1

Arrêtés fédéraux

- Convention du 13 novembre 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance ...	RO 1983 886
- Arrêté réglant l'utilisation des droits sur les carburants; message du 13 mars 1984	FF 1984 I 993
- Mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts; message du 19 mars 1984	FF 1984 I 1109
- AF du 4 mai 1984 sur des subventions à des mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts ..	RO 1984 517
- A de l'Assemblée fédérale du 21 juin 1960 fixant le réseau des routes nationales	RS 725.113.11
- AF du 6 octobre 1978 concernant la loi sur l'énergie atomique; modification de l'article 3, 4 ^e alinéa	RS 732.01
- Politique coordonnée des transports; message du 20 décembre 1982	FF 1983 I 909

Ordonnances et arrêtés du Conseil fédéral

- O du 1^{er} juin 1983 sur la circulation militaire (OCM) RS 510.710
- O du 28 mai 1975 concernant le remboursement de droits de douane grevant les carburants RS 631.146.34
- O du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR) RS 741.11
- O du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR) RS 741.21
- O du 27 août 1969 sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (OCE) RS 741.41
- O du 1^{er} mars 1982 concernant les gaz d'échappement des voitures automobiles équipées d'un moteur à essence (O sur les gaz d'échappement [OGE]) RS 741.434
- O du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC) RS 741.51
- O du 2 septembre 1970 sur les horaires RS 742.151.4
- O du 14 novembre 1973 sur la navigation aérienne (ONA) RS 748.01
- O du 4 mai 1981 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA) RS 748.121.11
- O du 23 décembre 1971 sur l'interdiction de substances toxiques RS 814.839
- O sur la lutte contre la pollution atmosphérique; le projet est en consultation FF 1984 II 1191
- ACF du 16 octobre 1956 concernant la protection des forêts RS 921.541
- Interdiction des avions ultra-légers motorisés; modification du 4 juillet 1984 de l'ordonnance sur la navigation aérienne RO 1984 783

Description de la mesure

En vertu de l'article 25 de la loi sur la police des forêts, la Confédération subventionne l'établissement de chemins de dévestiture et de toutes autres installations permanentes destinées au transport du bois. De grandes parties de forêt, surtout en montagne, ne sont encore que mal desservies ou manquent totalement de desserte. La desserte des forêts est une première condition pour exploiter les forêts, les entretenir et, de ce fait, pour prévenir des dégâts ou y remédier.

Il convient en outre de mettre à disposition des moyens d'exploitation appropriés.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Autres effets positifs

- Entretien plus intensif des forêts protectrices et préservation de leur état de santé.
- Amélioration de la desserte et de l'exploitation des forêts particulièrement dans les zones de montagne difficilement accessibles.
- Stabilisation de la forêt lui permettant de mieux remplir sa fonction de protection.
- Rationalisation des travaux en vue d'encourager leur exécution.

Effets négatifs

- Atteintes au milieu forestier qui perd sa "virginité".
- Invasion des forêts par un trafic touristique motorisé, à moins que des interdictions de circuler strictes ne soient édictées, surveillées rigoureusement et imposées.

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi fédérale du 11 octobre 1902 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts, articles 25 et 42

Loi fédérale du 21 mars 1969 concernant les crédits d'investissement pour l'économie forestière en montagne

Législation cantonale

Exécution

Les bases légales sont disponibles; en revanche, les moyens financiers ne suffisaient pas jusqu'à présent pour faire avancer les travaux nécessaires, tels qu'ils sont présentés notamment dans le rapport 1982 des inspecteurs cantonaux des forêts.

Le budget 1985 et le plan financier tiennent compte de cette situation. Une augmentation des subventions fédérales de 29 millions à 35 millions de francs est prévue de 1985 à 1988.

L'exécution incombe aux cantons et communes.

Remarques complémentaires

- Coûts résiduels élevés pour les propriétaires de forêt en cas de rendement insuffisant.
- Frais d'entretien élevés que la Confédération ne peut pas subventionner.
- Crédits d'investissement supplémentaires pour l'économie forestière.

Les subventions fédérales sont allouées à condition que les cantons accordent également des subsides à la mesure de leur capacité financière. L'inventaire forestier national fournira des données de base relatives au degré de dévestiture et de desserte.

Description de la mesure

Conformément à la politique de conservation de la forêt, toutes les clairières dues aux coupes ainsi que les vides occasionnés par des dégâts sont à reboiser complètement dans un délai maximum de trois ans (art. 32 de la loi sur la police des forêts). Selon l'évolution du dépérissement de la forêt, il faudra entreprendre des efforts tout particuliers pour répondre à cette obligation légale.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Les forêts reconstituées exercent à nouveau leurs fonctions

- de purification de l'air
- de production d'oxygène

Autres effets positifs

Assurer la conservation de la forêt, donc l'approvisionnement de notre pays en bois, et l'habitabilité de la région des Alpes.

Effets négatifs

Création de vastes peuplements uniformes

Bases juridiques (conf./cant.)

L'article 32 de la loi sur la police des forêts fixe l'obligation de reboiser et l'article 42 les taux des subventions de la Confédération.

Compétence

Comme dans le cas de la desserte forestière, les bases légales existent, mais la Confédération ne dispose pas des moyens nécessaires pour satisfaire à toutes les demandes figurant dans le rapport des inspecteurs cantonaux des forêts de 1982.

Le budget de 1985 et le plan financier de la Confédération prévoient pour les prochaines années des augmentations des subventions de 29 millions de francs en 1985 à 36 millions de francs en 1988. Suivant l'évolution de la situation, cette augmentation pourrait cependant ne pas suffire.

Remarques complémentaires

- Il devient de plus en plus difficile pour le propriétaire d'une forêt de prendre en charge les coûts résiduels.
- Il faut sans doute prévoir une intensification de la formation et du perfectionnement professionnels.
- Des crédits d'investissement supplémentaires doivent permettre d'améliorer l'équipement mécanique des entreprises forestières.
- Recrutement de main-d'oeuvre.

Les subventions fédérales sont allouées à la condition que les cantons accordent également des subsides à la mesure de leur capacité financière.

Description de la mesure

Une procédure de contrôle pour les produits de traitement des plantes sera introduite en attendant la mise en vigueur de l'ordonnance (ordonnance sur les substances dangereuses) de la loi sur la protection de l'environnement et l'adaptation de l'arrêté du Conseil fédéral du 16 octobre 1956 la protection des forêts.

Réduction escomptée de la pollution atmosphériqueAutres effets positifs

Utilisation réglementée, appropriée et modérée des produits de traitement en forêt.

Contrôle des effets sur l'environnement.

Effets négatifs

Il n'est pas exclu que l'utilisation (inévitable) de produits phytosanitaires ait par endroits des effets nuisibles sur l'eau, le sol, la flore et la faune.

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 .
Ordonnance sur les substances dangereuses (en consultation).
Arrêté du Conseil fédéral du 16 octobre 1956 concernant la protection des forêts
Loi fédérale du 11 octobre 1902 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts (en révision; cf mesure W 8)

Exécution

Les contrôles seront réalisés par la station de recherches en arboriculture, viticulture et horticulture de Wädenswil, en collaboration avec les Offices fédéraux concernés.

Financement par le crédit alloué pour Sanasilva.

Remarques complémentaires

Influence de tels produits sur l'écosystème.

La question du contrôle de l'efficacité forestière est encore en suspens.

Description de la mesure

Du fait de l'affaiblissement croissant des forêts par la pollution atmosphérique il faut s'attendre à une forte augmentation des dégâts secondaires, notamment ceux dus aux bostryches. Pour éviter une prolifération épidémique, il faut éliminer les arbres fortement endommagés, abattre les arbres contaminés et installer des pièges.

Pour cette raison, les Chambres fédérales ont approuvé un arrêté fédéral sur des subventions à des mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts. Le montant maximum des fonds mis à disposition est fixé à 150 millions de francs pour les cinq prochaines années. Un million de francs par année est prévu dans le plan financier pour l'établissement des données de base et la coordination.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Autres effets positifs

Prévention ou ralentissement de l'extension des dégâts secondaires.

Le soutien financier doit contribuer à empêcher l'extension de dégâts secondaires et à la limiter à un minimum.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi fédérale du 11 octobre 1902 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts, articles 32bis et 42, 2e alinéa

Arrêté du Conseil fédéral du 16 octobre 1956 concernant la protection des forêts

Arrêté fédéral du 4 mai 1984 sur des subventions à des mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts

Exécution

L'arrêté fédéral est entré en vigueur avec effet rétroactif au 1er janvier 1984.

Selon la capacité financière des cantons, les subventions fédérales peuvent atteindre jusqu'à 50 pour cent des dépenses.

Remarques complémentaires

Les subventions fédérales ne seront allouées que si le canton verse également un subside à la mesure de sa capacité financière.

Description de la mesure

- Amélioration de l'information sur le marché
- Promotion de l'écoulement du bois dans le pays (amélioration de la compétitivité, recherche de marchés, création de conditions générales favorables, soutien financier, commercialisation des surplus)
- Promotion de l'écoulement à l'étranger (extension des interventions en faveur des exportations, renforcement de l'entraide, centrale d'exportation, conventions commerciales sur le bois)
- Réduction des importations (lutte contre le dumping)
- Contrôle de l'offre (prescriptions d'exploitation, coordination des travaux forestiers, mesures urgentes pour prévenir la dépréciation des bois en stock)
- Facilités pour l'entreposage en cas de pointes de production.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Autres effets positifs

Ces diverses mesures assurent un écoulement ordonné du bois ainsi qu'une commercialisation aussi rationnelle que possible lors de l'exploitation de chablis en grandes quantités.

Le façonnage des chablis prévient la pullulation des bostryches.

La vente des bois procure aux propriétaires les ressources nécessaires pour le traitement des forêts.

Effets négatifs

Certaines mesures risquent de perturber les mécanismes du marché.

Bases juridiques (conf./cant.)

L'article 31bis de la constitution fédérale permet à la Confédération, tout en sauvegardant les intérêts généraux de l'économie, d'édicter des prescriptions relatives à certaines branches économiques et professions. Lorsque l'intérêt général le justifie, elle peut, en dérogeant s'il le faut au principe de la liberté du commerce et de l'industrie, édicter des dispositions "pour sauvegarder d'importantes branches économiques ... menacées dans leur existence ...".

Compétence

En cas de crise, il sera nécessaire d'aider les cantons, communes et propriétaires de forêts en élaborant les bases légales correspondantes fondées sur l'article 31bis de la constitution fédérale.

Les travaux préparatoires et l'établissement des données de base suivantes sont actuellement en cours:

- Rapport du Forum du bois sur la politique à moyen terme de cette branche.
- Poursuite de l'étude d'un statut particulier pour le bois
- Rapport du groupe de travail "Marché du bois, prix du bois, utilisation du bois" de la Conférence des inspecteurs cantonaux des forêts
- Groupe de travail de l'industrie du bois

Les données de base pour le traitement des différents problèmes économiques seront réunies dans un rapport de synthèse.

Remarques complémentaires

Une intervention de la Confédération dans l'organisation des marchés de l'économie des forêts et du bois doit être soigneusement étudiée car des effets secondaires indésirables peuvent survenir.

Les données de base seront élaborées avec les organisations existantes de l'industrie suisse du bois et de l'Association suisse d'économie forestière.

Il convient de tenir également compte de l'aide mémoire en cas de dégâts forestiers (publication en été 1984).

A plus long terme, un éventuel programme d'impulsion (cf. mesure W 10) contribuerait à stimuler l'écoulement des bois suisses.

Description de la mesure

Suivant l'ampleur des dégâts, il faudra également prendre des mesures draconiennes sur le marché du bois. L'aide exclusive à l'exploitation est à elle seule insuffisante.

Il s'agira d'élaborer, en collaboration avec les associations axées vers le bois, des scénarios et des possibilités de solutions relatifs à l'utilisation potentielle du bois.

Des institutions existantes, telles que le Fonds d'entraide, ou les structures de la Section du Bois de l'Office de l'industrie de l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Autres effets positifs

- Préparatifs à certaines situations pouvant se présenter.
- Garantie d'une utilisation appropriée de la matière première "bois".

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

La description des mesures de la Confédération en cas de catastrophe est prévue dans la thèse 4 de la révision envisagée de la loi sur la police des forêts.

Compétence

Les données de base seront réunies par des groupes préparatoires, dont la composition reste à déterminer, et coordonnées avec l'aide de la Section du Bois (SdB).

Il faut absolument prendre en considération tout le matériel disponible, notamment l'aide-mémoire en cas de dégâts forestiers; on consultera les associations et organisations intéressées.

Remarques complémentaires

Titre: Protection des propriétaires contre les pertes
de revenu par suite de dégâts aux forêts
(Fonds pour les dégâts aux forêts)

W 7

Description de la mesure

Pour le propriétaire, la lente intoxication de la forêt entraîne d'une part des pertes directes, telles que des frais supplémentaires d'exploitation et pour des contrôles additionnels, ainsi que des rendements diminués dus à une baisse de la qualité, d'autre part des pertes indirectes, telles qu'un accroissement réduit des arbres, en volume et en valeur, et la détérioration des marchés du bois et de l'emploi. Le propriétaire de forêt a donc absolument besoin d'une aide financière.

Il importe de compenser les pertes en capital et en revenu subies par les propriétaires à cause des dégâts aux forêts. La conservation des forêts ne sera garantie que si la situation financière des propriétaires le permet.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Autres effets positifs

Les pertes de capital et de revenu encourues par le propriétaire par suite de dégâts aux forêts doivent être compensées. La conservation de la forêt ne peut être garantie que si les propriétaires ne subissent pas de pertes substantielles.

Effets négatifs

Frais.

Bases juridiques (conf./cant.)

Arrêté fédéral du 4 mai 1984 sur des subventions à des mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts.

Fonds pour les dégâts aux forêts; la législation ne permet pas la création d'un tel fonds car celui-ci n'est prévu que pour des prestations en faveur de tiers (art. 21, 1er al., de la loi sur les finances de la Confédération).

Exécution

Confédération (crédits d'engagement) et cantons

Remarques complémentaires

La Confédération participe aux dommages directs en vertu de l'arrêté fédéral du 4 mai 1984 sur des subventions à des mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts. Remarquons que 75% des forêts appartiennent à des propriétaires publics (communes, corporations, etc.)

Description de la mesure

La loi actuelle concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts doit être révisée. Les 10 thèses de la commission "Rippstein" de 1978 constituent le fondement de cette révision.

La loi devra être adaptée au contexte actuel (importance accrue du rôle de la forêt dans l'économie globale).

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Autres effets positifs

Cela devrait avant tout permettre d'assurer, grâce à l'aide fédérale, des soins aux peuplements éloignés, à faible rendement.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi fédérale concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts.

Exécution

La révision est prévue selon les Grandes lignes de la politique gouvernementale pour la législature en cours (1983-1987).

Un groupe de travail interdépartemental est déjà en activité. Il présentera un avant-projet avant fin mars 1985.

Remarques complémentaires

La révision de la loi forestière est comprise dans le deuxième volet de la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons. Des retards peuvent s'ensuivre.

Description de la mesure

Conjointement avec les inspecteurs cantonaux des forêts et d'autres institutions forestières, l'Office fédéral des forêts (OFF) a constitué un état-major "Dégâts aux forêts".

Cet état-major dépend d'un comité (OFF, IFRF, CIC, EPF) lequel a formé différents groupes de travail.

Les travaux dans les domaines de la recherche et de l'administration seront ainsi mieux coordonnés.

(CIC = Conférence des inspecteurs cantonaux des forêts)

Réduction escomptée de la pollution atmosphériqueAutres effets positifs

Procédure coordonnée, établissement des données de base dans des groupes de travail.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Arrêté du Conseil fédéral du 16 octobre 1956 concernant la protection des forêts.

Exécution

L'OFF se charge du secrétariat et des tâches de coordination.

Les groupes de travail ont élaboré des rapports sur les problèmes suivants:

- Situation politique
- Evolution probable du déperissement des forêts
- Formation et perfectionnement professionnels
- Problèmes de personnel et de matériel lors d'exploitations de chablis de grande envergure
- Planification et contrôle dans l'entreprise forestière
- Marché, prix et utilisation du bois
- Viabilité des entreprises forestières
- Lutte contre les dégâts secondaires

Lors de sa séance du 14/15 juin 1984, la CIC a pris connaissance de ces rapports et fixé la marche à suivre, notamment en ce qui concerne l'exécution des mesures proposées.

Remarques complémentaires

Les autres institutions, commissions et groupes de travail du DFI/OFF interviendront en fonction de leurs attributions (Commission paritaire du bois, Commission paritaire du bois d'industrie, Forum du bois, etc.)

Description de la mesure

Les divers aspects du dépérissement de la forêt exigent une intensification de la formation et du perfectionnement professionnels dans le domaine de l'économie des forêts et du bois.

La formation forestière à l'Ecole polytechnique fédérale (EPF) et aux deux écoles intercantionales de gardes forestiers de Lyss et de Maienfeld doit dûment tenir compte de la nouvelle problématique. Des cours spéciaux d'information et d'instruction sont en l'occurrence une condition absolue. On examinera l'opportunité de la création d'une école technique supérieure (ETS) pour l'économie du bois.

Il faut également organiser des cours de perfectionnement pour les ingénieurs et gardes forestiers en exercice (des documents de base seront en partie élaborés dans le cadre du projet Sanasilva).

Les motion (83.925) et interpellation Houmard (84.407) demandent un programme d'impulsion destiné aux spécialistes de l'économie de la forêt et du bois, ainsi qu'aux maîtres d'oeuvre et aux auteurs de projets. Le Conseil fédéral s'est prononcé favorablement sur l'interpellation.

Autres effets positifs

Les éléments et innovations proposées tiendront compte des nouvelles connaissances et développements et permettront d'agir de manière plus simple et mieux adaptée.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi fédérale du 11 octobre 1902 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts, articles 7,9 et 10.

Pour des mesures temporaires destinées au perfectionnement, comme celles du programme d'impulsion, on peut invoquer la loi fédérale sur les mesures préparatoires en vue de combattre les crises et de procurer du travail (loi du 20 septembre 1954, art. 1er, 3e al., et art. 6, 1er al.).

Exécution

Pour concrétiser ces besoins dans le cadre du programme d'impulsion, on a élaboré un premier projet sommaire qui sera discuté par les divers milieux concernés.

Divers travaux dans le domaine de la sylviculture et de la gestion d'entreprise sont prévus dans le cadre de Sanasilva.

Remarques complémentaires

Grâce au programme d'impulsion proposé,

- L'économie du bois devrait surmonter ses faiblesses structurelles grâce à la recherche appliquée et au perfectionnement professionnel;
- Les maîtres d'oeuvre et les auteurs de projets devraient être incités à recourir plus au bois grâce à des cours de formation, de la documentation et des auxiliaires pour l'élaboration des projets.

Description de la mesure

L'opinion publique sera régulièrement tenue au courant. Seront utilisés à cet effet les moyens usuels, tels que communiqués, visites destinées aux journalistes, ainsi que des publications périodiques telles que les "Communications" et les rapports d'activité.

Les renseignements fournis par des études, etc. seront communiqués périodiquement au public.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Autres effets positifs

Grâce à des communiqués clairs et périodiques, on augmentera la confiance des citoyens à l'égard de l'information, et on les incitera à réfléchir aux problèmes forestiers.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi sur l'organisation de l'administration, art. 8

Exécution

Confédération

Remarques complémentaires

Il faudra coordonner l'activité des diverses instances de la Confédération.

Description de la mesure

A l'avenir, il conviendrait d'accorder une plus grande importance aux chemins pour piétons et aux pistes cyclables lors de la planification des réseaux de communication. Pour les réseaux existants, il y a lieu d'apporter des améliorations pour les piétons et les cyclistes, éventuellement par des voies propres ou élargies. Pour des raisons de sécurité, il faut avant tout tendre à tracer des voies distinctes des voies ouvertes à la circulation motorisée générale.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Un traitement prioritaire des piétons et des cyclistes augmenterait l'attrait exercé par leur mode de locomotion.

De ce fait, les automobilistes renonceraient certainement plus facilement à se déplacer en voiture sur de courtes distances. Si les piétons et les cyclistes disposent de bonnes voies d'accès aux stations de transports publics, cela pourrait également contribuer à une augmentation de l'utilisation de ces derniers. La pollution de l'air serait réduite dans une proportion qu'il est difficile d'évaluer.

Autres effets positifs

Grâce à un exercice physique accru, les piétons et les cyclistes bénéficieraient d'une meilleure santé que les automobilistes.

Le transfert de trafic aura tendance à réduire le nombre des accidents, le bruit et la consommation de carburant.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Après l'approbation par les Chambres fédérales de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, leur extension disposera d'une base juridique suffisante.

A l'heure actuelle une base semblable manque pour les chemins réservés aux cyclistes.

Exécution / Compétence

A l'avenir, l'exécution restera surtout en main des cantons.

Pour les pistes cyclables également, les cantons peuvent prévoir leurs propres dispositions, même si une base juridique fédérale manque.

Remarques complémentaires

Il s'agit de prendre des mesures surtout dans les localités où très souvent les piétons sont désavantagés et les cyclistes exposés à des dangers.

Il faut absolument bannir des pistes cyclables les cyclomoteurs et autres véhicules à moteur, sinon elles ne serviront qu'à favoriser la motorisation.

Description de la mesure

L'introduction de l'essence sans plomb constitue la condition nécessaire à l'application de la technique des catalyseurs pour réduire les émissions de substances toxiques des véhicules à moteur.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

L'utilisation d'essence sans plomb dans les voitures de tourisme actuelles élimine simplement les émissions de plomb sans réduire celles des autres substances toxiques.

L'essence sans plomb permet l'utilisation des catalyseurs qui réduisent considérablement les émissions de substances toxiques dans les gaz d'échappement (cf. mesures V 5, V 6, V 8). Les catalyseurs ne peuvent être montés que sur des véhicules neufs; ils n'apporteront qu'une amélioration lente et progressive.

Autres effets positifs

La suppression du plomb entraîne celle des "scavengers", additifs tels que le dibrométhane ou le dichloréthane, qui préviennent la formation de résidus de plomb dans les moteurs; de plus, ces substances sont cancérogènes.

Effets négatifs

Suivant l'indice d'octane, la production d'essence sans plomb exige une consommation d'énergie accrue.

Le consommateur devra supporter un renchérissement de quelques centimes par litre.

Bases juridiques (conf./cant.)

- Loi sur les toxiques, loi sur la protection de l'environnement
- Ordonnance sur l'interdiction de substances toxiques; ordonnance sur la lutte contre la pollution de l'air.

Exécution

La Confédération est compétente pour l'exécution de prescriptions relatives aux combustibles et aux carburants ainsi que pour la surveillance et le contrôle de leur application.

Remarques complémentaires

La Suisse est le seul pays européen à avoir déjà décidé l'introduction de l'essence sans plomb.

En vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 12 mars 1984

- à partir du 1^{er} janvier 1985, seule de l'essence normale sans plomb pourra être importée dans le pays ou être livrée par les raffineries indigènes;
- à partir du 1^{er} juillet 1986, seule de l'essence normale sans plomb pourra être mise en vente.

Le supplément de prix pourrait être réduit ou compensé par des mesures fiscales (cf. mesure V 34).

Description de la mesure

Il faut avancer au 1^{er} octobre 1984 l'entrée en vigueur des valeurs limites des gaz d'échappement émis par les voitures automobiles équipées d'un moteur à essence, qui est fixée dans l'OGE au 1^{er} octobre 1986.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

En 10 ans environ les émissions annuelles totales suisses diminueraient des montants ci-dessous (cf. chiffre 3 du rapport annexé):

Monoxyde de carbone (CO) env. - 20'000 t/a

Hydrocarbures (HC) env. - 2'000 t/a

Oxydes d'azote (NO_x) env. - 2'500 t/a

Autres effets positifs

Effets négatifs

- Contraintes sévères étant donné que l'industrie s'est organisée en fonction du délai légal obligatoire du 1^{er} octobre 1986 fixé dans l'OGE.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 8, 1er et 2e al. LCR / chiffre 15 OGE

Il est nécessaire de modifier le chiffre 15.2.4 OGE

Compétence

Service fédéral d'homologation des véhicules, accessoires et appareils

Remarques complémentaires

- Déjà rejeté définitivement par le Conseil fédéral (ACF du 12.3.1984).

Titre: Extension du champ d'application des prescriptions sur les gaz d'échappement à toutes les automobiles légères	V 4
--	-----

Description de la mesure

Le champ d'application de l'OGE doit être élargi à toutes les catégories de voitures automobiles légères équipées d'un moteur à essence (inclusion des véhicules d'une cylindrée inférieure à 800 cm³ ou d'un poids total supérieur à 2500 kg)

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Monoxyde de carbone (CO)	env. - 800 t/a
Hydrocarbures (HC)	env. - 150 t/a
Oxydes d'azote (NO _x)	env. - 200 t/a

Autres effets positifs

Effets négatifs

- Les prescriptions de l'OGE applicables aux véhicules d'un poids total supérieur à 2500 kg ou d'une cylindrée inférieure à 800 cm³ iraient au-delà de la réglementation commune sur les gaz d'échappement de la Suisse et de la Suède.
- Charges supplémentaires pour l'homologation dans le cadre de la collaboration actuelle avec la Suède.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 8, 1er et 2e al., LCR / art. 21, 3e al., et annexe 3, OCE

Il s'impose de modifier ou de compléter l'OCE et l'OGE.

Compétence

- Service fédéral d'homologation des véhicules, accessoires et appareils (Laboratoire de contrôle: EMPA, Dübendorf)

Remarques complémentaires

Cette mesure ne manifestera ses effets que peu à peu, à mesure du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux modèles.

Description de la mesure

Introduction des valeurs limites valables aux Etats-Unis en 1983

- a) le 1er janvier 1986
- b) dès que possible
- c) au plus tard en 1990

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Abaissement des valeurs limites par rapport à celles fixées dans l'OGE pour 1986 (par véhicule):

- Monoxyde de carbone (CO) : env. 80 %
- Hydrocarbures (HC) : env. 72 %
- Oxydes d'azote (NO_x) : env. 50 %

Autres effets positifs

Effets négatifs

- a) + b) - Réduction passagère du nombre des modèles mis sur le marché
- Légère augmentation possible de la consommation de carburant des véhicules
- Renchérissement des véhicules (montage de catalyseurs)

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 8, 1er et 2e al., LCR / Chiffre 7 OGE

Il est nécessaire de modifier l'OGE.

Compétence

Service fédéral d'homologation des véhicules, accessoires et appareils

Remarques complémentaires

Au stade actuel de la technique, l'introduction des valeurs limites valables aux Etats-Unis en 1983 exige la pose de catalyseurs.

Il est nécessaire de pouvoir disposer d'essence sans plomb en suffisance en Suisse (cf. mesure V 2) et dans les pays voisins.

Cette mesure ne manifesterà ses effets que peu à peu à mesure du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux modèles.

Description de la mesure

Introduction des valeurs limites valables en Californie

- a) le 1er janvier 1986
- b) dès que possible
- c) au plus tard en 1990

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Légèrement supérieure à la réduction obtenue par la mesure V 5.

Autres effets positifs

Effets négatifs

- a) + b) - Réduction éventuelle du nombre des modèles mis sur le marché
- Légère augmentation possible de la consommation de carburant des véhicules
- Renchérissement des véhicules (montage des catalyseurs)

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 8, 1er et 2e al., LCR / Chiffre 7 OGE

Il est nécessaire de modifier l'OGE.

Compétence

Service fédéral d'homologation des véhicules, accessoires et appareils

Remarques complémentaires

Au stade actuel de la technique, l'introduction des valeurs limites valables en Californie exige la pose des catalyseurs.

Il est nécessaire de pouvoir disposer d'essence sans plomb en suffisance en Suisse (cf. mesure V 2) et dans les pays voisins.

Cette mesure ne manifestera ses effets que peu à peu à mesure du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux modèles.

Titre: Maintien des valeurs limites des gaz d'échappement prévues pour 1986

V 7

Description de la mesure

Si la norme américaine 83 ne peut pas entrer en vigueur en 1986, il faut s'en tenir aux valeurs limites fixées dans l'OGE pour le 1er octobre 1986.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Autres effets positifs

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Exécution

Remarques complémentaires

Les valeurs limites qui seront en vigueur dès le 1er octobre 1986 ont été fixées par le Conseil fédéral dans l'OGD du 1er mars 1982; elles ont un caractère juridiquement obligatoire et il n'est pas prévu de les modifier.

Description de la mesure

Obligation de monter un catalyseur sur les véhicules neufs

- a) Au plus tard le 1er janvier 1986
- b) Lorsque les valeurs limites des gaz d'échappement fixées pour 1986 entreront en vigueur

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Equivalente à celle obtenue par l'introduction des valeurs-limites valables aux Etats-Unis en 1983 (cf. mesure V 5)

Autres effets positifs

Effets négatifs

Légère augmentation possible de la consommation de carburant

Renchérissement des véhicules

Cette mesure empêche d'autres solutions techniques (cf. remarques complémentaires)

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 8, 1er et 2e al., LCR

Il est nécessaire de modifier l'OCE, resp. l'OGE

Compétence

Service fédéral d'homologation des véhicules, accessoires et appareils

Remarques complémentaires

- Il est indispensable de disposer d'essence sans plomb en suffisance en Suisse et dans les pays voisins
- Les prescriptions sur les gaz d'échappement fixent les buts à atteindre en limitant la quantité de composants nocifs expulsés par chaque véhicule; il incombe au constructeur de savoir comment obtenir cette limitation.
- Cette mesure ne manifesterà ses effets que peu à peu à mesure du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux modèles.

Description de la mesure

Elaboration de prescriptions visant à empêcher l'évaporation hors du système d'alimentation en carburant des véhicules automobiles équipées d'un moteur à essence (réservoir de carburant, flotteur du carburateur).

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Une réduction d'environ 20 % des émissions d'hydrocarbures (HC) par véhicule neuf, soit une réduction annuelle moyenne de 700 t

Autres effets positifs

Suppression d'une évaporation indésirable d'essence; économie d'essence.

Effets négatifs

Renchérissement modeste des véhicules pas exclu (achat et entretien)

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 8, 1er et 2e al., LCR

Il est nécessaire de modifier ou de compléter l'OCE et l'OGS.

Compétence

Service fédéral d'homologation des véhicules, accessoires et appareils
(laboratoire de contrôle: EMPA Dübendorf)

Remarques complémentaires

Il est nécessaire de créer des possibilités de contrôle à l'EMPA
(personnel, appareils et possibilités de contrôles).

Cette mesure ne manifestera ses effets que peu à peu à mesure du
remplacement des anciens véhicules par de nouveaux modèles.

Description de la mesure

Elaboration de prescriptions sur les gaz d'échappement relatives

- aux composants nocifs monoxyde de carbone (CO)
hydrocarbures (HC)
oxydes d'azote (NO_x)

- à l'émission de particules

pour les véhicules automobiles légers équipés d'un moteur Diesel.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

- Dépend de la sévérité des prescriptions (l'adoption des valeurs limites américaines actuelles réduirait de moitié environ les émissions d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote des nouveaux véhicules)
- La réduction totale des émissions dépendrait du nombre de voitures de tourisme Diesel neuves immatriculées.
- Les filtres à suie entraînent une réduction massive des émissions de particules

Autres effets positifs

Réduction des odeurs incommodantes, de la perte de visibilité et des substances cancérigènes contenues dans les particules.

Effets négatifs

Selon la sévérité des prescriptions: renchérissement des véhicules, diminution temporaire du nombre des modèles à disposition ainsi que répercussions sur l'usage et les frais d'entretien des véhicules.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 8, 1er et 2e al., LCR / art. 21, 3e al., et annexe 3, OCE

Il est nécessaire de modifier, resp. de compléter l'OCE et l'OGE.

Compétence

- Service fédéral d'homologation des véhicules, accessoires et appareils (laboratoire de contrôle: EMPA)

Remarques complémentaires

- Cette mesure impose une augmentation du personnel et des équipements techniques de contrôle (appareils de mesure des particules)
- On est en train de développer des filtres à suie pour réduire massivement les émissions de particules en vue de satisfaire aux normes futures des Etats-Unis.
- La proportion de voitures de tourisme Diesel est actuellement minime en Suisse (moins de 1%) mais elle tend à augmenter, en partie à cause du manque de prescriptions sur les gaz d'échappement.

Description de la mesure

Elaboration de prescriptions sur les gaz d'échappement relatives

- aux composants nocifs monoxyde de carbone (CO)
 hydrocarbures (HC)
 oxydes d'azote (NO_x)

- à l'émission de particules

pour les camions.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

- Dépend de la sévérité des prescriptions

- L'adoption du règlement n° 49 de l'ECE n'apporterait pas d'améliorations notables des émissions de gaz toxiques. Les technologies disponibles aujourd'hui permettent des prescriptions bien plus strictes. L'adoption des actuelles normes californiennes entraînerait une réduction des valeurs limites de la CEE de 60% environ pour les oxydes d'azote et les hydrocarbures

Autres effets positifs

Réduction des odeurs incommodes de la perte de visibilité et des substances cancérigènes contenues dans les particules.

Effets négatifs

Selon la sévérité des prescriptions: renchérissement des véhicules, diminution temporaire du nombre des modèles à disposition ainsi que répercussions sur l'usage et les frais d'entretien des véhicules.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 8, 1er et 2e al., LCR / art. 21, 3e al., et annexe 3, OCDE

Il est nécessaire de modifier ou de compléter l'OCDE et l'OGÉ.

Compétence

- Service fédéral d'homologation des véhicules, accessoires et appareils (laboratoire de contrôle: EMPA)

Remarques complémentaires

- Cette mesure impose une augmentation du personnel et des équipements techniques
- Actuellement plus de 20% des émissions d'oxydes d'azote dues au trafic routier proviennent des poids lourds. Si on n'introduit pas une réglementation efficace pour cette catégorie de véhicules, la part de leurs émissions passera à 40 - 60% en l'an 2000, suivant la proportion des voitures de tourisme équipées de catalyseurs.
- Cette mesure ne manifesterà ses effets que peu à peu à mesure du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux modèles.

Description de la mesure

Elaboration de prescriptions plus sévères sur les gaz d'échappement des motocycles et des cyclomoteurs.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Dépend de la sévérité des prescriptions.

Autres effets positifs

Aucun

Effets négatifs

Selon la sévérité des prescriptions: répercussions sur le prix, le nombre de modèles offerts et la consommation de carburant de ces véhicules.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 8, 1er et 2e al., LCR / art. 21, 3e al., et annexe 3, OCE

Compétence

- Service fédéral d'homologation des véhicules, accessoires et appareils (Laboratoire de contrôle: EMPA)

Remarques complémentaires

- Les règlements ECE no 40, resp. no 47, sont déjà en vigueur pour les véhicules importés ou fabriqués en Suisse et mis en circulation à partir du 1.10.1983.
- Aujourd'hui environ 20% des émissions d'hydrocarbures du trafic routier proviennent des motocycles et des cyclomoteurs.
- La réduction des émissions sera sensible particulièrement dans les agglomérations.
- Cette mesure ne manifesterà ses effets que peu à peu à mesure du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux modèles.

Description de la mesure

Prescription selon laquelle les moteurs à essence ne doivent dorénavant plus être construits selon le système à deux temps.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Réduction de 600 t/a des émissions d'hydrocarbures du trafic routier.

Autres effets positifs

Réduction des odeurs incommodantes et de la perte de visibilité.

Effets négatifs

- Pour les cyclomoteurs, diminution temporaire massive du nombre des modèles offerts sur le marché et éventuellement coût plus élevé des véhicules.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 8, 1er et 2e al., LCR

Il est nécessaire d'insérer une nouvelle disposition dans l'OCE et d'adapter les prescriptions sur les cyclomoteurs (notamment la puissance du moteur, la cylindrée).

Compétence

Service fédéral d'homologation des véhicules, accessoires et appareils.

Remarques complémentaires

- En Suisse, les moteurs à essence à deux temps ne sont plus utilisés que sur les motocycles, motocycles légers et cyclomoteurs (exclusivement). Actuellement, il y a dans le trafic 700'000 cyclomoteurs en chiffre rond qui sont équipés exclusivement de moteurs à deux temps.
- Comparés aux moteurs à quatre temps correspondants, les moteurs à deux temps dégagent jusqu'à cinq fois plus d'hydrocarbures.
- Cette mesure ne manifestera ses effets que peu à peu à mesure du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux modèles.

Description de la mesure

Les véhicules déjà en circulation doivent être adaptés après coup à des prescriptions plus sévères sur les gaz d'échappement.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Difficile à évaluer, étant donné que les possibilités techniques n'existent pas pour tous les types de véhicules.

Autres effets positifs

Aucun.

Effets négatifs

- Pour les particuliers, selon les circonstances, des frais qu'on ne saurait raisonnablement imposer.
- Grosse dépense pour l'économie nationale.
- La possibilité d'adapter tous les véhicules et catégories de véhicules semble improbable (inégalité de traitement).

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 8, 1^{er} et 2^e al., LCR

Il serait nécessaire d'insérer une nouvelle disposition dans l'OCE (description technique, modalité de contrôle).

Compétence

Confédération et cantons.

Remarques complémentaires

Jusqu'à maintenant, il n'existe pas de possibilités techniques permettant une adaptation généralisée après coup à des prescriptions plus sévères sur les gaz d'échappement.

Description de la mesure

Prescription selon laquelle tous les nouveaux véhicules (voitures automobiles légères) devront désormais être équipés d'un démarreur automatique.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Comme on ne peut pas s'attendre à ce que le conducteur comprenne qu'il faut toujours arrêter le moteur, l'amélioration serait minime et ne pourrait être constatée qu'après une assez longue période (remplacement des anciens véhicules); en outre, déjà actuellement, le moteur peut et doit être arrêté lors d'une halte (art. 34, 2e al. OCR).

Autres effets positifs

Réduction de la consommation de carburant.

Effets négatifs

- Le montage sur les véhicules équipés d'une boîte à vitesse automatique n'est pas possible ou pas souhaitable.
- Bruit supplémentaire en raison des constantes remises en marche.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 8, 1er et 2e al., LCR.

Il est nécessaire d'insérer une nouvelle disposition dans l'OCE.

Compétence

Service fédéral d'homologation des véhicules, accessoires et appareils.

Remarques complémentaires

Description de la mesure

- a) Information concernant les produits: les indications relatives aux émissions de gaz d'échappement constatées lors de l'homologation doivent être jointes aux produits et figurer dans la publicité.
- b) Publication: les émissions de gaz d'échappement constatées lors de l'homologation doivent être publiées.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Non évaluable.

Autres effets positifs

Meilleure prise de conscience de la toxicité des gaz d'échappement, incitant l'acheteur à prendre en considération le facteur "pollution" lors de l'acquisition d'une nouvelle voiture.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

- a) Loi sur la protection des consommateurs (pas encore en vigueur).
- b) Art. 12, 4^e al., LCR.

Exécution/Compétence

Confédération.

Remarques complémentaires

- a) Information par les organisations techniques ou les associations de protection des consommateurs. Cette mesure devrait être réalisée le cas échéant en même temps que l'obligation d'indiquer les consommations de carburant.
- b) Prescription en vigueur depuis 1980; mais elle a peu d'efficacité car elle ne doit pas figurer sur le produit.

Description de la mesure

Introduction d'un programme de contrôle plus efficace des gaz d'échappement pour les véhicules déjà en circulation.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Des enquêtes menées en Suisse et à l'étranger ont montré que les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures diminuent temporairement de 5 à 20 % après le service d'entretien. La réduction attendue des émissions dépend de la fréquence des contrôle et de la méthode utilisée.

Autres effets positifs

Economie de carburant.

Effets négatifs

Un entretien et un contrôle régulier des gaz d'échappement ne réduiront pas les émissions d'oxydes d'azote des véhicules conformes aux normes ECE, mais les augmenteront au contraire légèrement.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 13, 4e al., LCR / art. 83, et annexe 3, OCE.

Il est nécessaire de compléter l'art. 83 OCE (périodicité) et l'annexe 3 OCE (programme de contrôle).

Exécution/Compétence

Confédération et cantons.

Remarques complémentaires

- Seule la teneur en monoxyde de carbone au ralenti est mesurée lors des contrôles individuels, effectués avant la première mise en circulation, lors des contrôles périodiques (dans la règle tous les trois ans, pour certains types de véhicules, chaque année), ou lors d'un changement de détenteur.
- Le 11.7.1979 déjà, le Conseil fédéral a décidé d'exécuter des recherches sur la réalisation d'un programme de contrôle efficace des gaz d'échappement des véhicules en circulation.
- Le 12.3.1984, le Conseil fédéral a décidé d'élaborer rapidement un programme de contrôle de l'efficacité des catalyseurs, compte tenu de leur introduction prochaine.

Description de la mesure

Le trafic routier doit faire l'objet de contrôles accrus en ce qui concerne les gaz d'échappement.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Ne peut pas être évaluée.

Autres effets positifs

- Cette mesure permet d'apprécier l'état de fonctionnement effectif du véhicule. Grâce à l'effet de surprise on pourra mieux constater ou prévenir les bricolages illicites et on obtiendra probablement un meilleur entretien des véhicules.
- Economie de carburant.

Effets négatifs

Surcroît de travail pour la police.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 13, 3e al., LCR et art. 130., 1er al., OAC.

Il est indispensable d'élaborer des instructions sur le programme de contrôle qui pourrait être appliqué par les cantons.

Compétence

Cantons (la police en collaboration avec les Services des automobiles).

Remarques complémentaires

- Besoin accru de personnel qualifié.
- Elle complète utilement le contrôle des gaz d'échappement des véhicules en circulation (cf. V 17).

Description de la mesure

Interdiction, pour des raisons écologiques, de circuler avec des véhicules à moteur privés 12 dimanches par année, éventuellement moins ou davantage.

Déroptions pour les déplacements professionnels et les voyages de service qui ne peuvent être ajournés.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Pour 12 dimanches sans voitures: oxydes d'azote env. -3000 t/a
hydrocarbures env. -2000 t/a
monoxyde de carbone env. -16000 t/a

(Sans tenir compte des transferts de trafic et des dérogations).

Autres effets positifs

- Une légère diminution du nombre des accidents est possible.
- Stimulation des transports publics.
- Réduction du bruit.
- Meilleure qualité de la vie.
- Diminution de la consommation de carburant.

Effets négatifs

- Atteinte aux libertés individuelles et à la mobilité de chacun.
- Inconvénients pour les régions isolées, pour certaines branches économiques et couches sociales, ainsi que pour le trafic international.
- Transfert de trafic sur le samedi et le lundi.
- L'application nécessiterait passablement de personnel (dérogations, etc).

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 12, 1er al., let. c, LPE: Une ordonnance du Conseil fédéral distincte est nécessaire.

(Après l'entrée en vigueur de la LPE, l'art. 2, 1er al., let. b, LCR n'aurait plus, à notre avis, qu'une importance subsidiaire).

Compétence

- Les cantons, à l'intérieur du pays (police de la circulation), et les bureaux de douane à la frontière nationale.
- Dérogations délivrées par les cantons (pour les véhicules munis de plaques d'immatriculation cantonales) et par la Confédération (pour les véhicules de la Confédération et les véhicules en provenance de l'étranger (éventuellement par les bureaux de douane)).

Remarques complémentaires

Une initiative demandant 12 dimanches sans trafic de véhicules ou d'aéronefs à moteur par an a été refusée par le peuple le 28 mai 1978.

Description de la mesure

Interdiction pour des raisons écologiques: Les jours pairs, seuls peuvent circuler les véhicules à moteur dont les plaques portent un numéro pair, les jours impairs, ceux dont les plaques portent un numéro impair.

Déroptions pour les déplacements professionnels et les voyages de service qui ne peuvent être ajournés.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Oxyde d'azote env. -30'000 t/a

Hydrocarbures env. -20'000 t/a

Monoxyde de carbone env. -150'000 t/a

Autres effets positifs

- Meilleure utilisation des voitures de tourisme, parce que des automobilistes se grouperaient pour se rendre à leur lieu de travail et retourner à leur domicile (navette groupée).
- Moins d'accidents.
- Réduction du bruit et de la consommation de carburant.
- Stimulation des transports publics.

Effets négatifs

- Echange de plaques lorsque des détenteurs ou des ménages possèdent plus d'une voiture.
- Liste des exceptions nettement plus importante que pour la mesure V 19.
- Difficulté d'application dans le trafic international: 50 millions de véhicules en provenance de l'étranger par année: en cas de dérogations pour les véhicules étrangers, inégalité devant la loi.
- Importante charge administrative; contrôles nécessaires.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 12, 1er al., let. c, LPE: Une ordonnance du Conseil fédéral distincte est nécessaire.

(Après l'entrée en vigueur de la LPE, l'art. 2, 1er al., let. b, LCR n'aurait plus, à notre avis, qu'une importance subsidiaire).

Compétence

- Les cantons, à l'intérieur du pays (police de la circulation), et les bureaux de douane à la frontière nationale.
- Dérogations délivrées par les cantons (pour les véhicules munis de plaques d'immatriculation cantonales) et par la Confédération (pour les véhicules de la Confédération et les véhicules en provenance de l'étranger (éventuellement par les bureaux de douane).

Remarques complémentaires

Description de la mesure

Fixer la limite générale de vitesse pour les véhicules à moteur, en tant que règle de la circulation

- à 100 km/h sur les autoroutes
- à 80 km/h sur le reste du réseau routier hors des localités

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Oxydes d'azote - 12'000 t/a
Hydrocarbures - 400 t/a
Monoxyde de carbone - 20'000 t/a

Autres effets positifs

- Cette mesure n'influence pas la mobilité des individus
- Economie de carburant (160 millions litres par an)
- Réduction du bruit
- Transports publics plus attractifs
- Pas de frais directs
- Sur les autoroutes: diminution du taux des victimes d'accidents
- Sur les routes situées hors des localités: il n'est pas exclu que le trafic se déroule plus calmement

Effets négatifs

- Prolongation de la durée des trajets
- Nécessité de contrôles de police plus nombreux pour obtenir une bonne application
- Hors des localités: dépassements plus difficiles
- On craint un transfert de trafic des autoroutes aux routes ordinaires, moins sûres.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 12, 1er al., let. c, LPE: Adaptation de l'article 4a OCR et de l'article 108 OSR

Exécution

Les cantons (police de la circulation)

Remarques complémentaires

Le 12.9.1984, le Conseil fédéral a décidé de limiter les vitesses maximum comme suit du 1^{er} 1.1985 au 31.12.1987:

- 80 km/h en dehors des localités, autoroutes exceptées
- 120 km/h sur les autoroutes.

Le 1.10.1984 le Conseil fédéral a en outre décidé que la vitesse maximum sur les routes pouvait être augmentée à 90 voire à 100 km/h.

Description de la mesure

Obligation, sous forme d'une règle de la circulation, d'arrêter le moteur lorsque le feu d'une installation de signaux lumineux est rouge

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

- Il n'existe pas d'étude exhaustive
- La réduction de la pollution sera la plus importante pour les émissions de monoxyde de carbone. Elle sera minime pour les oxydes d'azote, car ces émissions sont presque nulle au ralenti. Pour les hydrocarbures, elle dépend beaucoup du mode de démarrage, avec ou sans gaz.

Autres effets positifs

Economie de carburant

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 42, 1er al., LCR et art. 34, 2e al., OCR

Selon ces dispositions, le moteur du véhicule doit être arrêté, même lors d'une courte halte, sauf si le démarrage risque d'en être retardé.

Exécution

Les cantons (police de la circulation)

Remarques complémentaires

- En soi, cette mesure est réalisée
- Son application est difficile (l'intervention des organes de police est limitée, la succession des différentes phases n'est pas prévisible, de nombreuses installations de signaux lumineux n'ont pas de phase jaune précédant la phase verte)
- Dans la perspective d'une prochaine révision de l'OSR, on envisage la proposition d'instaurer obligatoirement, pour toutes les installations de signaux lumineux, le système de la phase jaune précédant la phase verte. Pour réaliser ce changement, il faut tabler sur une période transitoire pouvant aller jusqu'à 10 ans.

Description de la mesure

Mesures et travaux de construction visant à modérer la circulation dans les quartiers

Mesures permettant de guider le trafic

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Grâce à la diminution du trafic dans les zones où cette mesure est appliquée, on obtient une baisse des émissions.

Autres effets positifs

- Amélioration de la qualité de vie
- Réduction du trafic
- Diminution du bruit
- Des rehaussements partiels de la chaussée (relèvement du niveau de la chaussée jusqu'à la hauteur du trottoir) exécutés selon les normes techniques et combinés avec d'autres mesures (p. ex. déplacement latéral de l'axe de la chaussée) ont pour effet de réduire la vitesse et par là augmentent sécurité des piétons, des cyclistes, des personnes âgées et des handicapés.
- Des interdictions partielles ou totales de circuler, sauf pour les seuls riverains ou d'autres restrictions de circulation (p. ex. rues à sens unique) peuvent avoir pour effet de guider et de canaliser le trafic.

Effets négatifs

- Des rehaussements isolés n'ont qu'un effet localisé et ne permettent pas d'obtenir une réduction continue de la vitesse sur de longs tronçons.
- Des renflements ou des dépressions (seuils, cassis, rigoles) peuvent compromettre la sécurité routière.
- Le propriétaire de la route peut avoir à répondre du dommage causé par des travaux de construction inadéquats.

Bases juridiques (conf./cant.)

- Mesures et travaux de construction visant à modérer la circulation: droit cantonal sur la construction des routes;
- Mesures de guidage du trafic, en tant que prescriptions fonctionnelles de la circulation: art. 3, 4e al., LCR;
- Interdiction totale de circuler, sauf pour les seuls riverains: art. 3, 3e al., LCR (souveraineté cantonale sur les routes).

Exécution

Cantons

Remarques complémentaires

Description de la mesure

Réduction du volume du trafic automobile privé par des mesures incitant les automobilistes à utiliser un autre moyen de transport (p.ex. parcs d'accès au réseau, navette groupée, réduction de l'offre de places de stationnement)

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Dépend de la diminution du trafic privé obtenue

Autres effets positifs

- Réduction du bruit, de la consommation de carburant, et des accidents
- Incitation à recourir aux transports publics, à la bicyclette ou à la marche
- Meilleure harmonisation des transports publics et des transports privés dans les agglomérations relativement importantes (réduction du trafic pendulaire)

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 3, 4^e al., LCR

Exécution

Cantons

Remarques complémentaires

Cette solution ne vise pas à limiter la circulation par des mesures de police; étant donné qu'elle vise à promouvoir une utilisation accrue des transports publics, elle relève plutôt de la politique des transports.

Description de la mesure

Interdiction absolue des manifestations sportives automobiles, c'est-à-dire des courses publiques en circuit et des autres courses sur des routes publiques ou sur des terrains privés.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Légère diminution des émissions de gaz d'échappement

Autres effets positifs

Suppression de l'effet psychologique exercé par le sport automobile, qui incite les conducteurs, surtout les jeunes, à imiter les champions.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

- Art. 52 et 72 LCR: doivent être fondamentalement modifiés
- Les manifestations sportives automobiles sur terrain privé qui ne sont pas des courses publiques en circuit (p. ex. courses purement internes organisées par des clubs, courses d'entraînement, gymkhanas), ne sont pas régies par la LCR. On devrait créer les dispositions légales adéquates.

Compétence

Cantons

Remarques complémentaires

- Les courses en circuit sur des routes publiques sont en principe interdites en Suisse
- On estime que la consommation d'essence des participants aux courses d'automobiles est faible (inférieur à celle des véhicules de la caravane du Tour de Suisse et de ceux qui assurent le transport des équipes de hockey sur glace)
- Les courses d'automobiles (courses de côte, rallyes, slaloms) n'attirent pas plus de spectateurs que d'autres manifestations, d'ailleurs bien plus fréquentes (p. ex. des matches de football et de hockey sur glace)

Description de la mesure

Elévation de l'âge minimal de 14 à 18 ans

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Efficacité totale 4 ans après l'entrée en vigueur de la mesure,
puis diminution des émissions d'hydrocarbures d'environ 5'000 t/a

Autres effets positifs

- Effets positifs quant au bruit et à la consommation de carburant
- Encouragement du changement d'attitude face aux déplacements (à pied, à bicyclette, transports publics)
- Contribution à la santé publique (pratique d'un exercice sain)
- Diminution des nuisances dans les aires de détente
- Meilleure compréhension des besoins de l'environnement.

Effets négatifs

Atteinte à la mobilité des adolescents (écoliers et apprentis),
en particulier dans les régions isolées

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 25, 1er al., LCR

Art. 28, 1er al., OAC

Compétence

cantons

Remarques complémentaires

- Jusqu'en 1960, l'âge minimal pour les cyclomotoristes était fixé à 16 ans
- Le 4 octobre 1982, le Conseiller national Günter déposait une motion demandant que l'âge minimal pour conduire des cyclomoteurs soit ramené de 14 à 16 ans.

Cette motion a été adoptée par le Conseil national; elle fut par contre refusée par le Conseil des Etats.

Description de la mesure

Elévation de l'âge minimal de 18 à 20 ans

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Oxyde de carbone : env. 8000 t/a
Hydrocarbures : env. 2500 t/a
Oxydes d'azote : env. 1000 t/a

(Estimation minimale puisqu'il n'a été tenu compte que des détenteurs de voitures de tourisme et de motocycles entre 18 et 19 ans; cela signifie que les trajets effectués avec des véhicules empruntés ne sont pas comptés)

Autres effets positifs

- Effets positifs quant au bruit, à la consommation de carburant et aux accidents
- Encouragement du recours aux transports publics ou la bicyclette
- Meilleure compréhension des besoins de l'environnement.

Effets négatifs

- Atteinte à la mobilité (surtout dans les régions isolées)
- Inégalité de traitement d'une classe d'âge donnée, par rapport aux usages en vigueur dans les pays environnants.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 14, 2^e al., LCR

Art. 5, 1^{er} al., OAC

Compétence

cantons

Remarques complémentaires

Description de la mesure

Utilisation exclusive d'essence sans plomb pour les véhicules fédéraux, c'est-à-dire ceux de l'armée, de l'administration fédérale générale, des PTT et des CFF.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

L'utilisation d'essence sans plomb (cf. mesure V 2) supprime uniquement les émissions de plomb. L'émission des autres substances toxiques n'en est pas diminuée.

Toutefois l'essence sans plomb permet d'utiliser les catalyseurs ce qui permet une réduction considérable des émissions de substances toxiques (cf. mesure V 29)

Autres effets positifs

Effets négatifs

Cf. mesure V 2

Bases juridiques (conf./cant.)

Ordonnance sur la circulation militaire (art. 15). Il faudrait toutefois apporter un complément à cette ordonnance.

Exécution

Confédération

Remarques complémentaires

Cf. à ce propos également la mesure V 2.

A court terme, un passage généralisé à l'essence sans plomb n'est pas possible. Une grande partie des véhicules ou moteurs stationnaires existants ne peuvent pas fonctionner avec de l'essence sans plomb.

Description de la mesure

Equiper de catalyseurs les véhicules fédéraux, c'est-à-dire ceux de l'armée, de l'administration fédérale générale, des PTT et des CFF.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Monoxyde de carbone : env. 500 t/a
Hydrocarbures : env. 50 t/a
Oxydes d'azote : env. 50 t/a

Autres effets positifs

En assumant le rôle de précurseur, la Confédération contribuerait à encourager l'introduction de véhicules équipés d'un catalyseur.

Effets négatifs

La technique des catalyseurs n'est réalisable que sur des véhicules et des moteurs neufs. La pose de catalyseurs sur les installations du parc existant est impossible pour les raisons suivantes:

- De nombreux moteurs ne peuvent fonctionner à l'essence sans plomb.
- L'adaptation du mélange à l'aide d'une sonde Lambda est à peine exécutable.
- Manque de place
- sensibilité aux vibrations et aux frottements contre le sol.
- Prix d'achat plus élevé, consommation plus élevée de carburant, frais d'entretien, augmentation possible des problèmes d'utilisation (p.ex. mise en route à froid).

Bases juridiques (conf./cant.)

Ordonnance sur la circulation militaire (art. 15).

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

La technique des catalyseurs n'étant applicable qu'aux véhicules neufs, son introduction sera lente.

- L'acquisition de voitures de tourisme équipées d'un catalysateur sera possible pour l'administration et l'armée dès que des modèles appropriés seront offerts sur le marché suisse et qu'il y aura suffisamment de stations fédérales de ravitaillement en carburant équipées de colonnes d'essence sans plomb.
- On ne peut acquérir de véhicules tout terrain équipés d'un catalyseur, l'offre étant inexistante. Il est en outre nécessaire de procéder à des essais minutieux. Il n'est pas exclu qu'on soit contraint de renoncer définitivement aux catalyseurs pour les véhicules tout terrain de l'armée.
- Lors de l'heure des questions du 1er octobre 1984, le Conseil fédéral a déclaré au Conseil national que la Confédération entendait bien convertir son parc de véhicules dès juillet 1985 à des véhicules équipés d'un catalyseur et émettant peu de gaz d'échappement, mais que cela prendrait de 7 à 10 ans et que, dans un premier temps, les véhicules de l'armée resteraient exclus.

Description de la mesure

Les nouvelles voitures équipées d'un catalyseur doivent être partiellement subventionnées, en proportion des coûts supplémentaires liés à cet équipement; cette contribution est prélevée sur le produit des droits d'entrée des carburants. (Le montage ultérieur d'un catalyseur n'est techniquement pas réalisable).

Mesure limitée dans le temps; la subvention pourrait être dégressive par paliers.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Si l'on admet que, sans cette mesure, le renouvellement du parc de véhicules sera retardé d'environ un an, qu'il dure donc en tout 10 à 11 ans au lieu de 9 à 10 ans, cette mesure permet, durant cette période, une réduction d'environ 5 pour cent des émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères propulsées à l'essence.

Autres effets positifs

On éviterait que les importations d'automobiles et par là, les recettes douanières n'enregistrent un recul passager.

L'effet escompté est d'éviter une augmentation relative de la valeur des anciens véhicules, donc une prolongation de la durée de vie du parc de voitures anciennes, ce qui serait regrettable du point de vue de l'environnement.

Effets négatifs

Mesure onéreuse pour un effet incertain: dans l'hypothèse d'une contribution réduisant de 500 francs par véhicule neuf les frais d'acquisition, les subsides s'élèveraient à environ 130 millions de francs par année. Par ailleurs, l'attrait pécuniaire de la mesure va à l'encontre du principe de causalité consacré en matière d'environnement: il s'agit moins de récompenser un comportement respectueux de l'environnement que de pénaliser un comportement qui lui soit nuisible.

Bases juridiques (conf./cant.)

La base constitutionnelle existe: arrêté fédéral du 8 octobre 1982 (art. 36ter) réglant l'utilisation des droits de douane sur les carburants.

La législation qui en résulte est à l'étude auprès du parlement; la présente proposition y est également traitée.

Compétence

Confédération et cantons

Remarques complémentaires

Un subventionnement alimenté par le produit des droits sur les carburants et destiné à abaisser les coûts pourrait tout au plus être envisagé à titre de mesure d'appoint, strictement temporaire et aménagée de manière dégressive.

Au lieu de subventionner directement les catalyseurs, on pourrait songer à appliquer un tarif douanier différencié pour les automobiles équipées d'un catalyseur. Cette mesure aurait l'avantage de simplifier les formalités administratives, mais elle présenterait toutefois un inconvénient en ce sens que l'allègement ainsi consenti se ferait au prix d'une augmentation des charges grevant les ressources générales de la Confédération au lieu d'entraîner une simple baisse du produit des droits de douane sur les carburants.

Une autre possibilité consisterait à instituer des tarifs douaniers différenciés, tout en augmentant le tarif appliqué pour les véhicules sans catalyseur, de sorte que les recettes globales n'en seraient pas affectées. Les droits d'entrée sur les automobiles étant liés par des accords commerciaux, leur modification exige des négociations préalables.

Description de la mesure

Allocation de subsides à la dépollution des gaz d'échappement des véhicules automobiles ne répondant pas aux prescriptions applicables aux nouveaux véhicules.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Autres effets positifs

Effets négatifs

Subventions par saupoudrage, peu économiques; lourdes charges administratives alors que pour les bénéficiaires elle représentent une aide financière relativement insignifiante.

Il importe moins de récompenser un comportement respectueux de l'environnement que de pénaliser un comportement qui lui soit nuisible.

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 36ter est. (droits sur les carburants)

Compétence

Exécution par les cantons. Octroi par la Confédération de subventions globales (participation à la couverture des charges cantonales globales).

Remarques complémentaires

- Pour les aspects techniques, cf. mesure V 14
- L'ensemble du problème est semblable à celui de la mesure V 30; ces deux mesures ne devraient pas être cumulées (charges administratives).

Description de la mesure

La taxe sur les véhicules à moteur devrait soit être remplacée, soit complétée par une surtaxe échelonnée en fonction des valeurs d'émission (homologation) des principaux gaz polluant l'atmosphère. Par la suite, cette surtaxe pourrait être relevée. Ce faisant, il serait possible de pondérer la part de chacun des gaz HC, CO, NO_x etc.

Dans le dessein d'inciter les cantons à hâter la réalisation de cette mesure, pendant un certain temps la confédération pourrait verser aux cantons qui prenaient ces dispositions une fraction supplémentaire du produit des droits sur les carburants.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Le relèvement différencié de la taxe sur les véhicules à moteur inciterait à l'achat de véhicules moins polluants. Des surtaxes de cet ordre réduiraient les avantages - qui vont à l'encontre des efforts de protection de l'environnement - dont les anciennes voitures bénéficient par rapport aux nouvelles voitures plus coûteuses puisque équipées de catalyseurs.

Autres effets positifs

Effets négatifs

Le relèvement de la taxe sur les véhicules à moteur pourrait faire baisser la valeur des véhicules d'occasion, pourtant plus polluants, et donc allonger leur durée d'utilisation; cette solution irait donc à l'encontre du but recherché.

Bases juridiques (conf./cant.)

Les taxes sur les véhicules à moteur sont des impôts cantonaux.
L'initiative doit donc être prise par les cantons.

Soutien des mesures cantonales dans le cadre de l'art. 36ter cst. et adaptation de l'arrêté réglant l'utilisation des droits sur les carburants (actuellement en discussion devant les Chambres).

Compétence

Exécution par les soins des cantons (les structures existent) octroi temporaire de subventions fédérales aux cantons (subvention globale)

La tarification fiscale des divers gaz d'échappement pris en compte dans le calcul de la taxe sur les véhicules à moteur devrait pouvoir être fixée de manière uniforme par la Confédération.

Remarques complémentaires

Toutes les taxes frappant les véhicules à moteur pourraient être répercutées sur le prix de l'essence. Cette solution pourrait conférer un attrait à une manière de conduire et à une utilisation économiques des véhicules.

Description de la mesure

Taxe fédérale sur les voitures de tourisme moins le montant moyen des taxes cantonales sur les véhicules à moteur équivalant au prix de l'abonnement général CFF.

Produit affecté aux CFF. Remise à titre gratuit d'un abonnement général CFF, 2e classe, à chaque détenteur d'une voiture de tourisme.

Recettes supplémentaires brutes d'environ 4 milliards de francs (pour un parc de véhicules à moteur inchangé) au profit des CFF; il faut déduire les moins-values de recettes au titre des droits sur les carburants et au compte des CFF en raison de l'abonnement général gratuit.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Amélioration sans doute substantielle puisque les détenteurs de véhicules à moteur pourraient utiliser gratuitement les CFF et qu'ils auraient ainsi plus grand intérêt à changer de moyen de locomotion (entre les grandes agglomération).

Autres effets positifs

- Amélioration des conditions permettant de mieux développer les transports publics.
- Répercussions positives quant au bruit, à la consommation de carburant et aux accidents de la circulation.

Effets négatifs

Forte charge supplémentaire frappant les automobilistes; mesure particulièrement dure pour les revenus faible.

Inégalité de traitement entre les automobilistes et les non automobilistes.

Recoupement avec la mesure envisagée dans le message sur la CGST; aucune relation avec le principe d'autofinancement d'une entreprise sans l'aide de subventions.

Bases juridiques (conf./cant.)

Un nouvel article constitutionnel serait nécessaire.

Compétence

Il y aurait lieu encore de désigner le service fédéral responsable de l'exécution. Les cantons prélèveraient l'impôt contre provision, et distribueraient les abonnements généraux.

Remarques complémentaires

L'évaluation part de l'idée que la demande est avant tout influencée par le prix. Des analyses empiriques n'ont cependant pas pu confirmer cette supposition.

- Délai nécessaire à la réalisation de cette mesure:
2 à 4 ans.
- Mesure également possible sous une forme atténuée (imposition nettement plus faible équivalant p.ex au prix d'un abonnement générale mensuel ou remise de bons donnant droit à des voyages gratuits; cf. mesure V 43).
- Au lieu de prélever un impôt fédéral spécifique, il serait aussi possible de relever la surtaxe sur les carburants dans une proportion raisonnable. Pour réaliser les mêmes recettes, le relèvement devrait toutefois être d'au moins 1 franc (y compris compensation du manque à gagner).
- Calcul des recettes:

AG-CFF 2e classe	Fr. 1'900.--
- taxe moyenne sur véhicules à moteur	<u>Fr. 330.--</u>
Impôt fédéral	<u>Fr. 1'570.--</u>

Nombre de voitures de tourisme: 2,5 millions

Recette totale (Fr. 1'570.- x 2,5 mio.): 3,9 milliards

Description de la mesureRéduction de la surtaxe sur l'essence sans plombVariantes:

- I Egalisation du prix de vente, plus élevé que celui de l'essence avec plomb (baisse de 3 à 4 centimes par litre);
- II Encouragement, par un attrait financier, de la consommation de carburant sans plomb (baisse de 10 à 14 centimes par litre);
- III En plus, remboursement du coût d'achat supplémentaire occasionné par un véhicule équipé d'un catalyseur (baisse de 25 à 30 centimes par litre).

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

En utilisant de l'essence sans plomb, on élimine les atteintes portées à l'environnement par les émissions de plomb.

Autres effets positifs

L'essence sans plomb rend possible l'utilisation d'un véhicule avec catalyseur, ce qui contribue à réduire encore les émissions polluantes émises par les moteurs à essence.

Effets négatifs

Une réduction de la surtaxe douanière entraînerait la diminution suivante des recettes:

Variante	Baisse de la surtaxe de	Diminution annuelle des recettes, en fonction du pourcentage d'essence sans plomb			
		10 %	20 %	50 %	80 %
en millions de francs					
I	4 ct/l	16	32	80	128
II	14 ct/l	56	112	280	448
III	30 ct/l	120	240	600	960

Bases juridiques (conf./cant.)

En se fondant sur les art. 24septies, 36ter et 16 des dispositions transitoires de la constitution fédérale, il est possible de prévoir une différenciation de la taxe de base ou de la surtaxe sur l'essence sans plomb et de celle avec plomb.

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

Pour éviter une diminution des recettes de l'Etat, il faudrait prévoir un tarif de surtaxes qui permettrait de compenser le manque à gagner. Il y aurait alors lieu de compenser la réduction sur l'essence sans plomb par une majoration équivalente sur l'essence avec plomb. Le produit de la surtaxe sur l'essence doit globalement correspondre à 30 centimes par litre.

p.ex.: hypothèse: 20 % de l'essence consommée est exempte de plomb

(en ct/l)

Variante	Différence à la colonne	Différence surtaxe	Surtaxe	
			sans plomb	avec plomb
I	0	4	27	31
II	10	14	19	33
III	26	30	6	36

Durant la phase d'introduction, l'estimation de la part de la consommation d'essence sans plomb devrait causer des difficultés particulières. Il importerait en effet d'adapter périodiquement les taux ci-dessus en fonction de la part prise par l'essence sans plomb.

Pour épuiser les stocks d'essence normale avec plomb (délai mestre 1986), il faudrait renoncer, avant cette date, à différencier la charge douanière de l'essence avec et de celle sans plomb dans le sens des variantes II et III.

Pour éviter l'adjonction subséquente de plomb à de l'essence normale sans plomb ayant bénéficié à l'importation d'un allègement fiscal aux fins de la vendre à un prix supérieur, il importe de prévoir des contrôles; il faudrait créer une base légale adéquate (important surcroît de travail dû aux contrôles; augmentation inévitable des effectifs de personnel).

Description de la mesure

Réduction de la surtaxe sur les carburants pour le gaz liquéfié destiné aux véhicules à moteur (gaz auto).

Objectif:

Encourager par un attrait financier les automobilistes à apporter les transformations nécessaires à leur véhicule permettant d'utiliser du gaz liquéfié, plus respectueux de l'environnement.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Pas d'émission de plomb ni de suie; en comparaison avec les moteurs à essence, émissions plus faibles d'oxyde de carbone et d'hydrocarbures non brûlés. En revanche, les émissions d'oxyde d'azote sont à peu près semblables.

Si l'on rend plus sévères les prescriptions sur les gaz d'échappement des moteurs à essence, les avantages du moteur à gaz seront toujours plus faibles. Les émissions produites par les moteurs à gaz actuels sont plus élevées que celles des véhicules à essence équipés d'un catalyseur.

Autres effets positifs

Possibilité d'équiper les véhicules en circulation d'une installation permettant d'utiliser du gaz liquéfié.

Effets négatifs

Une réduction de la surtaxe de 20 centimes par litre entraînerait une diminution annuelle des recettes de l'ordre

- 250'000 francs pour une consommation actuelle atteignant 650 tonnes de gaz auto;
- 80 millions au moment où 10 % des véhicules à moteur auraient été adaptés au gaz auto.

Une telle concession aurait pour effet de susciter des requêtes analogues pour d'autres carburants, p.ex. pour l'essence sans plomb ou l'huile diesel.

Bases juridiques (conf./cant.)

En se fondant sur les art. 24septies, 36ter et 16 des dispositions transitoires de la constitution fédérale, il est possible de prévoir un abaissement de la surtaxe sur le gaz auto au moyen de l'arrêté fédéral concernant l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants et affectés à des tâches en rapport avec le trafic routier (arrêté fédéral réglant l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants; message du 13.3.84). Les propositions de cet ordre seront traitées dans le cadre des débats parlementaires relatifs à l'arrêté fédéral réglant l'utilisation des droits sur les carburants.

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

La disponibilité de l'automobiliste à entreprendre une telle modification dépend dans une large mesure des possibilités de rouler à moindres frais, de l'existence d'une infrastructure pour se ravitailler en gaz et de la garantie d'approvisionnement.

Le prix du gaz auto à la colonne est aujourd'hui de quelque 15 cts/l inférieur à celui de l'essence super. Du point de vue prix, il n'est donc pas nécessaire d'abaisser la surtaxe.

Si on considère toutefois les coûts de modification du véhicule et la consommation en gaz, qui est supérieure de 15 % environ à celle de l'essence, on constate pour un véhicule fonctionnant au gaz auto une différence d'environ 16 cts/l en sa défaveur.

Si l'on voulait rendre financièrement attrayant le passage au gaz auto, la surtaxe devrait être réduite d'au moins 20 cts/l. Mais une telle mesure ne se justifierait que si l'on consentait également des allègements fiscaux en faveur des véhicules à moteur équipés d'un catalyseur.

A l'heure actuelle, il n'existe que quelques rares colonnes de distribution de gaz auto. La part du gaz liquéfié produit par les raffineries oscille entre 3 et 5 % alors que celle de l'essence atteint 30 à 35 % de sorte que si la consommation de gaz auto devait fortement augmenter, on pourrait se trouver face à des difficultés d'approvisionnement. D'autre part, l'utilisation du gaz auto ne semble pas être sans danger puisque les automobiles fonctionnant au gaz ne peuvent être parkées dans des garages souterrains.

Description de la mesure

Rationnement des carburants (essence et diesel) c.-à-d. attribution aux détenteurs de véhicules d'une quantité déterminée de carburant. A la station d'essence, le détenteur du véhicule présente une carte de contrôle délivrée par le service cantonal des automobiles. Le carburant acheté ainsi que l'état du compteur kilométrique et le solde des quantités de carburant auquel il a encore droit sont notés et attestés par signature sur la carte de contrôle et sur la liste de contrôle de la station d'essence. Il n'est donc possible d'acheter du carburant qu'à des stations d'essence desservies.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

La réduction des émissions est donc proportionnelle à la réduction des ventes de carburant.

Autres effets positifs

- Réduction du trafic et, par la même, du nombre d'accidents.
- Encouragement des transports publics.

Effets négatifs

Il faut s'attendre à une réduction du trafic proportionnelle à la limitation des ventes de carburant. Les transports routiers seraient les plus touchés.

Dans ce cas, mais aussi d'une manière générale, il faudrait s'attendre à d'importants coûts sur le plan de l'économie nationale.

Les travaux administratifs inhérents au calcul des attributions, à l'envoi des cartes de contrôle, au traitement des cas spéciaux et aux contrôles sont très importants.

Il faudrait s'attendre à des difficultés en matière de trafic avec l'étranger (tourisme, transit) ainsi qu'à des mesures de rétorsion.

Bases juridiques (conf./cant.)

Cette mesure ne peut se fonder ni sur la loi sur l'approvisionnement du pays, ni sur celle relative à la protection de l'environnement. Il n'est possible d'instaurer un rationnement des carburants en vertu de la loi sur l'approvisionnement du pays que lorsqu'un événement de guerre ou une manifestation de force menace le pays ou encore lors de graves pénuries dues à des perturbations des marchés auxquelles l'économie n'est pas en mesure de remédier par ses propres moyens.

Cette mesure ne peut pas non plus se fonder sur l'art. 12, let. c et e, de la loi sur la protection de l'environnement. Les bases légales devaient donc encore être créées.

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

Un rationnement des carburants pourrait être appliqué dans les deux mois après la prise de décision.

Description de la mesure

Utilisation de véhicules routiers électriques pour le transport des marchandises et des personnes. Il s'agirait en particulier de véhicules utilitaires de petite ou moyenne capacité pour les services publics (surtout dans les agglomérations ou en zones protégées), ainsi que de petits véhicules privés pour des distances journalières n'excédant pas 50 à 100 km.

Fabrication éventuelle de tout ou partie des véhicules en Suisse.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Dans l'hypothèse où, pour les voitures de tourisme et les véhicules de livraison, la part des véhicules électriques serait de 7 %, la réduction annuelle des émissions polluantes (essentiellement dans les agglomérations et en zones protégées) atteindrait environ:

- 3'500 t d'oxydes d'azote
- 50'000 t de monoxyde de carbone
- 6'000 t d'hydrocarbures

Autres effets positifs

- Diversification et autonomie accrues en matière d'approvisionnement en énergie.
- Meilleure utilisation de l'énergie électrique (entre autres de l'énergie en ruban produite durant la nuit).
- Création d'emplois en Suisse pour la fabrication totale ou partielle des véhicules.
- Diminution des émissions de bruit et des odeurs incommodantes.
- Aucune émission de plomb ni de suie.

Effets négatifs

Aucun effet réellement négatif (problèmes: cf. remarques complémentaires).

Bases juridiques (conf./cant.)

- Homologation des véhicules, assouplissements: OCE
OAC
- Permis de conduire, simplifications pour les
petits véhicules à vitesse réduite: OAC
- Réduction des impôts cantonaux: lois cantonales
- Evt. futur impôt sur l'énergie, exemption: nouvelle loi fédérale
- Soutien au développement technique: nouvelle loi fédérale
sur la garantie contre
le risque à l'innovation

Compétence

- Création ou modification des dispositions légales fédérales relatives à l'homologation des véhicules électriques et aux permis de conduire correspondants.
- Allègement cantonal des impôts pour les véhicules électriques.
- Appui de la Confédération pour la réalisation des prototypes et couverture des risques à l'innovation, éventuellement avec la participation des cantons.

Remarques complémentaires

- Les coûts d'acquisition et de fonctionnement des véhicules électriques routiers devraient être aussi bas que possible, en particulier grâce à la production en série et par le biais de mesures fiscales et autres.
- La promotion du véhicule électrique devrait être aussi facilitée par des mesures favorisant les petits véhicules électriques en particulier dans le centre des villes, les stations touristiques et les zones protégées.
- Questions à élucider dans le cadre des travaux en cours:
 - a) Taux de couverture de la demande en énergie lors des pointes d'hiver avec un grand nombre de véhicules électriques;
 - b) Possibilité que les usagers des transports publics pour les courtes distances urbaines et les 2 roues choisissent des véhicules électriques, d'où besoin d'espace accru.
 - c) Besoins en matières premières et éventuels effets négatifs de la fabrication, en particulier de batteries.

Titre: Conversion de lignes urbaines de bus diesel en trolleybus	V 38
--	------

Description de la mesure

- Conversion de lignes urbaines (ou locales) exploitées par autobus diesel en lignes de trolleybus dès qu'elles transportent plus de 8'000 pers./jour et parcourent une part supérieure à 60 % de tronçons fortement urbanisés. Cette mesure peut toucher des entreprises utilisant déjà des trolleybus ou n'en utilisant pas.
- Suppression du remboursement des droits sur les carburants pour les bus diesel qui continuent à circuler dans les conditions énumérées ci-dessus.
- En cas de conversion, l'entreprise touche un montant égal à 10 fois le remboursement annuel des droits sur les carburants correspondant à la quantité d'huile diesel économisée.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

- Réduction des gaz d'échappement de véhicules diesel, en particulier dans des zones d'habitation à densité relativement forte.
- Diminution des parcours effectués par bus diesel dans les villes équivalant à env. 3 millions de véhicules-km, soit environ 10 % des prestations actuelles. La consommation de carburant serait réduite de quelque 1,7 millions de litres par année; ce qui aurait pour effet de diminuer les émissions de:
 - 60 t d'oxydes d'azote
 - 10 t d'hydrocarbures
 - 13 t d'anhydride sulfureux

Autres effets positifs

- Diminution du bruit dans les villes et dans les zones d'habitation.
- Léger effet de substitution énergétique dans le secteur des transports (électricité en lieu et place d'agents énergétiques fossiles). - A long terme, la mesure ne coûte rien à la Confédération.
- Diminution des odeurs incommodantes.

Effets négatifs

- Pour certaines entreprises, on devrait s'attendre à des difficultés d'adaptation. Mais quelques entreprises ont déjà effectué des études qui démontrent que les conversions en trolleybus sont réalisables.
- Les possibilités de trajets directs risquent d'être remises en cause, le cas échéant. Il importerait d'examiner de plus près les cas concernés.

Bases juridiques (conf./cant.)

- Modification de l'ordonnance sur le remboursement des droits sur les carburants.
- Création d'une base légale nouvelle permettant d'accorder une aide à la conversion.

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

- Un soutien financier devrait également être accordé dans le cas du passage à un service de trams.
- A moyen terme, le bus DUO (hybride bus diesel / trolleybus) peut apporter une solution qui permettrait d'amener les véhicules des lignes suburbaines jusqu'au centre des villes, puisque ce type de bus pourrait utiliser les lignes aériennes des trolleybus.
- Soutien possible aux mesures de conversion par l'octroi de prêts, à taux d'intérêts réduits ou sans intérêts, par les collectivités publiques (cantons, communes).

Description de la mesure

Le trafic-marchandises parcourant une distance supérieure à 100 km est transféré au rail.

L'objectif de cette mesure est de réduire la circulation de poids lourds sur les routes.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Si l'on réduisait le kilométrage parcouru par les poids lourds, il en résulterait une diminution annuelle des émissions polluantes d'environ

- 7'000 t d'oxydes d'azote
- 1'700 t d'hydrocarbures
- 900 t d'anhydride sulfureux

Autres effets positifs

L'économie de carburant atteindrait environ 130'000 t par an.

Le bruit et le nombre des accidents sur les routes diminueraient.

Les infrastructures et le matériel roulant des chemins de fer seraient mieux utilisés, ce qui aurait pour effet un meilleur résultat financier des entreprises ferroviaires.

Réduction des odeurs incommodantes et des entraves à la visibilité.

Effets négatifs

Dans le domaine des transports routiers, il en résulterait une surcapacité d'environ 8'000 camions. Un petit nombre d'entre eux pourraient cependant servir à la distribution régionale des marchandises.

Le contrôle du respect des prescriptions serait coûteux.

Bases juridiques (conf./cant.)

La mesure représente une dérogation au principe de la liberté du commerce et de l'industrie; il faut donc ajouter une nouvelle disposition dans la constitution fédérale.

Le message du 20.12.82 sur les bases d'une politique coordonnée des transports propose pour un article 36ter, 1er alinéa, dernière phrase ceci: "Si l'intérêt général l'exige, elle (la Confédération) peut établir par la voie législative des mesures propres à décharger les routes du trafic-marchandises à grande distance".

Ce texte n'est pas suffisant comme base d'interventions générales dans le domaine des transports routiers.

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

Grâce aux réserves existantes du transport par wagons complets et aux capacités libérées via la nouvelle conception des colis de détail (davantage de transports groupés), les chemins de fer seront à même d'absorber les 10 millions de t supplémentaires sans gros investissements. Il serait toutefois nécessaire d'aménager des installations de transbordement (problème: transbordement).

Cette mesure devrait être soutenue par un encouragement du transport combiné, en particulier par l'aménagement de centres de transbordement.

Il faudrait compter 5 à 10 ans pour que la mesure soit efficace (modification de la cst., adaptation du matériel roulant et de l'infrastructure).

Description de la mesure

Le trafic des poids lourds est soumis à une redevance qui sert à couvrir les coûts d'infrastructure non couverts par cette catégorie ainsi que les coûts externes (p.ex. les coûts de la pollution atmosphérique).

Le but de cette redevance est d'imputer ces coûts conformément au principe de causalité et donc de corriger les distorsions de concurrence entre le rail et la route avec, pour conséquence, un certain transfert du trafic-marchandises au rail, plus favorable à l'environnement.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Dans le message du 16.1.1980 concernant une vignette autoroutière et une redevance sur le trafic poids lourds, il avait été admis que la redevance proposée entraînerait le transfert sur le rail uniquement dans le cas de transports dépassant une distance de 100 km: soit un transfert d'environ un quart des transports concernés ou 2,5 millions t/an. Le volume des émissions polluantes serait ainsi réduit de:

- 1'800 t d'oxydes d'azote
- 400 t d'hydrocarbures
- 200 t d'anhydride sulfureux

Autres effets positifs

Les économies de carburant se monteraient à 30'000 t.

Le bruit de la circulation et le nombre des accidents pourraient être réduits.

Comme les installations et le matériel roulant des chemins de fer seraient mieux utilisés, les résultats d'exploitation seraient plus favorables.

Réduction des odeurs incommodantes et des entraves à la visibilité.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

L'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations nécessite une modification de la constitution. Une telle modification a été proposée dans le message du 20 décembre 1982 sur les bases d'une politique coordonnée des transports: art. 37, 1^{er} al., ch. 2, let. c, en liaison avec l'art. 36ter, 4^e al., cst.

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

Déjà par son message du 16 janvier 1980 sur une vignette autoroutière et une redevance sur le trafic des poids lourds, le Conseil fédéral proposait un article constitutionnel pour une redevance sur le trafic des poids lourds fondée sur le principe de causalité. Toutefois, les Chambres fédérales l'avaient rejetée et remplacée par une redevance forfaitaire, limitée dans le temps; cette dernière a été approuvée par le peuple et les cantons le 26 février 1984.

L'initiative populaire de l'Association suisse des transports, du 28 octobre 1982, a également pour objet une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations et fondée sur le principe de causalité. Elle sera probablement soumise au vote à fin 1986, début 1987.

Cette redevance ne pourrait entrer en vigueur qu'à moyen terme parce que d'une part, elle présuppose l'adoption d'un nouvel article constitutionnel et que d'autre part, les bases de calcul pour cette redevance (compte routier, coûts externes et bénéfice) sont déjà à l'étude ou restent à élaborer.

Description de la mesure Trafic des voyageurs

Réalisation accélérée des nouvelles transversales ferroviaires (NTF) et amélioration d'autres lignes conformément à la CGT, (VF-2) dans le but de réaliser la cadence horaire d'une demi-heure. Construction de nouvelles gares et amélioration de tronçons de lignes en vue de la création d'un système analogue au RER dans toutes les moyennes et grandes agglomérations. Remplacement plus rapide du matériel roulant usagé.

Trafic des marchandises

Construction et agrandissement de centres de transportement de marchandises, en particulier pour le transport combiné. Construction de voies de raccordement. Remplacement des anciens wagons marchandises par l'achat de wagons spéciaux.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Un transfert massif du transport des personnes et des marchandises de la route au chemin de fer réduit fortement la pollution et la consommation d'énergie.

Autres effets positifs

Meilleure utilisation de l'infrastructure existante et diminution du nombre d'accidents.

Effets négatifs

Investissements importants et forte charge du compte d'exploitation des entreprises de transport.

Bases juridiques (conf./cant.)

La réalisation est en partie possible avec la législation actuelle, mais pour la nouvelle transversale, il faut un arrêté fédéral soumis au référendum. Pour garantir de gros investissements à long terme, de nouvelles dispositions constitutionnelles, telles que proposées dans le message sur les bases d'une politique coordonnée des transports, sont nécessaires.

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

Le transfert du trafic exige des interventions restrictives touchant le trafic privé. Il peut être encouragé par des mesures tarifaires.

La répartition du trafic des marchandises doit s'inspirer du modèle suivant:

Chemin de fer: transports lourds sur de moyennes et longues distances.

Route : transports légers et acheminement de marchandises périssables, principalement sur de courtes distances; service de ramassage et de distribution des envois lourds.

Trafic des voyageurs

Cette mesure ne peut se réaliser que par étapes, sur environ 20 ans.

Trafic des marchandises

Les chemins de fer peuvent absorber sur le champ un trafic supplémentaire de trafic de 10mio.t. Un transfert plus important dépend des investissements consentis pour les installations des chemins de fer.

Description de la mesure

Les horaires des entreprises de transports publics doivent être plus denses. L'horaire cadencé demeure cependant la base du système. L'augmentation des prestations consiste dès lors à réduire l'intervalle de la cadence.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Il n'est guère possible d'émettre des généralités quant aux effets obtenus par les améliorations d'horaire. Les augmentations de l'offre en matière d'horaires ont jusqu'à ce jour la plupart du temps été combinées avec d'autres mesures, dont les effets peuvent être favorables ou contraires (p. ex. réduction des temps de parcours ou augmentation des tarifs). Par ailleurs la structure de l'état initial avant l'amélioration joue un rôle prépondérant.

Autres effets positifs

L'amélioration du "modal-split" en faveur des transports publics a pour conséquence un abaissement du nombre des accidents de la circulation, des économies dans le secteur de l'énergie et une diminution du bruit.

Effets négatifs

Si l'amélioration des prestations d'horaire provoque le dépassement des limites de capacité du matériel roulant ou des installations fixes, il faut compter, le cas échéant, avec des investissements importants.

Si l'offre en matière d'horaires n'est pas suffisamment utilisée, les déficits et les indemnités entraîneront des charges plus élevées pour les pouvoirs publics.

Bases juridiques (conf./cant.)

Ordonnance sur les horaires, art. 5 et 10.

La modification des budgets consécutive à une augmentation des charges doit être approuvée par les instances concernées (entreprises de transports ou collectivités prenant les déficits en charge, telles que Confédération, cantons, communes).

Compétence

La coordination des horaires incombe à la Confédération. Les requêtes relatives aux horaires sont traitées par les cantons.

Remarques complémentaires

Améliorations d'horaires souhaitées, p. ex. pour ce qui est des changements et des correspondances.

Description de la mesure

Remise d'un bon d'une valeur indivisible de fr. 350.-- à chaque détenteur de véhicule automobile pour le retrait d'un abonnement personnel des entreprises publiques de transport (y compris trafic urbain). Ce bon pourrait être converti en abonnement général, en abonnement demi-tarif (coût: fr. 360.-- par année) ou en abonnement de parcours. Le financement se ferait par le biais des droits d'entrée sur les carburants.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Réduction de la pollution atmosphérique due à la diminution du trafic. Les effets ne peuvent être quantifiés.

Autres effets positifs

On peut considérer que cette mesure va dans le sens des nombreuses propositions tendant à l'introduction d'un abonnement écologique dont le but est d'augmenter l'attractivité des transports publics. Plusieurs essais sont en cours ou prévus. La qualité de la vie dans les villes en est améliorée.

Effets négatifs

Réduction des moyens financiers à disposition pour la construction routière et pour les cantons.

Bases juridiques (conf./cant.)

Modification de l'art. 36ter cst. (droits d'entrée perçus sur les carburants).

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

(Voir également la mesure V 33 "remarques complémentaires", premier alinéa)

Hypothèse: si 80 % des automobilistes échangent leur bon, cela représente pour les entreprises de transports publics une recette globale de 700 millions de francs. Mais il faut déduire les recettes provenant des titres de transport payés jusqu'ici au plein tarif ainsi que les coûts supplémentaires engendrés par le transport des voyageurs supplémentaires.

Le système de la remise du bon personnel a pour effet que chaque automobiliste devient lui-même bénéficiaire.

Remise du bon lors du paiement de la taxe cantonale sur les véhicules automobiles. Les bons échangés sont remboursés aux entreprises de transports publics par les pouvoirs publics.

A défaut de mesures complémentaires visant à réduire le trafic privé, cette proposition risque d'augmenter encore la mobilité et d'entraîner une élévation du volume de trafic plutôt que de favoriser le transfert de la route au rail.

La mesure à elle seule est insuffisante pour inciter un plus grand nombre d'automobilistes à renoncer à utiliser leur véhicule. Des mesures d'appoint s'imposent (p. ex. mesure V 41).

Description de la mesure

Réduction des prix d'abonnements pour les salariés navetteurs jusqu'à 50 % du prix actuel par une participation obligatoire de l'employeur, soit par versement direct, soit par la perception de contributions.

Les entreprises de moins de 10 personnes pourraient en être exemptées.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Diminution de la circulation routière en ville, d'où diminution de la pollution de l'air.

Autres effets positifs

Utilisation accrue des transports publics, surtout dans les villes et leur banlieue.

Mise à contribution plus faible des ressources pour l'aménagement des routes et la construction de parkings en zone urbaine.

Réduction du bruit, de la consommation de carburant et des accidents.

Effets négatifs

Alourdissement des charges pour les entreprises.

Favorise l'exode de la population citadine.

Bases juridiques (conf./cant.)

Modification du code des obligations; adaptation des dispositions sur le contrat de travail si l'employeur participe au financement; au besoin, règlement par la voie des conventions collectives de travail.

Modification de la constitution fédérale si l'on veut introduire une taxe proportionnelle aux salaires en vue de financer le déplacement par les transports publics.

Compétence

Participation de l'employeur versée directement à l'entreprise de transport ou au salarié.

Perception d'une taxe par les autorités fiscales locales ou par le biais des caisses de compensation AVS. Redistribution des produits de cette taxe aux autorités locales qui doivent indemniser les prestations qu'elles demandent aux entreprises de transports publics.

Remarques complémentaires

Le système de la participation de l'employeur au financement des trajets domicile-lieu de travail est répandu notamment en France. Il vient d'être développé dans la région parisienne.

Une autre variante de financement réside dans la diminution des déductions fiscales accordées aux navetteurs, puisque les tarifs des abonnements sont plus faibles.

Description de la mesure

Renonciation complète au remplacement des lignes ferroviaires (secondaires) par des dessertes assurées par des véhicules automobiles et maintien de l'exploitation des lignes ferroviaires existantes pour le transport de voyageurs et l'acheminement des marchandises.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Cette mesure permet d'éviter la pollution atmosphérique supplémentaire provoquée par l'emploi de véhicules à moteur plus polluants que le train qu'ils remplacent.

Autres effets positifs

Effets négatifs

Jusqu'ici, les transferts d'exploitation du chemin de fer à la route ont été faits dans l'optique d'une gestion plus rationnelle et plus économique des chemins de fer à faible volume de trafic; en renonçant à l'adoption d'un autre mode de transport, il ne serait pas possible d'améliorer les résultats d'exploitation, ce qui grèverait les finances de l'entreprise ou des pouvoirs publics (Confédération et, le cas échéant, les cantons).

Empêche d'améliorer les structures des transports publics. De ce fait, il se pourrait que les effets de cette mesure soient illusoire.

Bases juridiques (conf./cant.)

Une renonciation de principe à remplacer des lignes de chemin de fer par des services routiers implique une modification des dispositions de

- la loi sur les chemins de fer et de
- la loi sur les Chemins de fer fédéraux.

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

Pour un réseau global des chemins de fer (CFR et entreprises concessionnaires) comptant environ 5000 km, seuls quelque 310 km de lignes ferroviaires ont été remplacés par des services routiers au cours des 50 dernières années. A l'heure actuelle, on constate que cette tendance s'affirme.

Description de la mesure

Depuis 1981, il existe des normes internationales concernant la limitation, pour les avions à réaction, des émissions toxiques. Celles-ci sont indirectement valables également pour les aéronefs suisses, car les constructeurs doivent prouver la conformité de leurs appareils aux normes déjà lors de l'examen de type. Il est prévu de rendre prochainement ces normes explicitement obligatoires pour les aéronefs suisses également.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

La contribution de toute l'aviation civile à la pollution de l'air est très faible: 1-2 % environ. On peut partir de l'idée que les types d'avions admis durant ces dernières années correspondent aux normes sur la limitation des émissions. La pollution diminuera encore légèrement en raison de la disparition progressive des anciens avions ou réacteurs ne répondant plus aux prescriptions. Les rejets toxiques dus aux moteurs d'avions sont relativement peu importants puisque la combustion de ces moteurs est optimisée pour un fonctionnement long et régulier et parce que les carburants pour aéronefs sont tenus de présenter très peu d'impuretés (soufre notamment).

Autres effets positifs

Les réacteurs à émissions réduites consomment généralement aussi moins de carburant et ils sont moins bruyants.

Effets négatifs

Seuls les aéronefs suisse peuvent être soumis de manière contraignante à des limitations d'émissions. Pour les aéronefs étrangers (environ 1/3 du trafic sur les aéroports nationaux), c'est le droit de l'Etat d'immatriculation qui est déterminant.

Bases juridiques (conf./cant.)

La loi sur la navigation aérienne constitue la base juridique pour la limitation des émissions des aéronefs.

L'ordonnance concernant la limitation des émissions des aéronefs entrera probablement en vigueur le 1er janvier 1985.

Exécution

Confédération

Remarques complémentaires

La norme internationale s'applique au plus tard aux principaux constructeurs de réacteurs depuis 1981.

Description de la mesure

Poursuite des mesures visant à économiser le carburant et par là même à maintenir la pureté de l'air, comme par exemple les dispositifs de sécurité aérienne (trajectoires de vol le plus directes possibles, procédures d'approche et de départ plus courtes) et bonne coordination des plans de vols. En ce qui concerne le trafic de lignes qui est un service public, aucun accroissement des restrictions au-delà de ce qui existe déjà (p. ex.: interdiction des vols de nuit).

Il serait possible d'envisager un renforcement de certaines des restrictions actuelles touchant l'aviation légère, pour autant qu'il s'agisse de tourisme privé et que les mêmes mesures soient prises dans le domaine des véhicules à moteur.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

L'aviation civile est à l'origine d'environ 1-2 % de la pollution atmosphérique due aux gaz d'échappement; de cette quantité, seul 1 % environ revient au trafic privé.

Une interdiction complète du trafic privé entraînerait une réduction de la pollution atmosphérique d'environ deux dix millièmes et des restrictions partielles, un abaissement proportionnel.

Autres effets positifs

Réduction proportionnelle des nuisances sonores et de la consommation d'énergie.

Effets négatifs

Restriction discriminatoire frappant un seul type de trafic; transfert sur d'autres moyens de transport.

Réduction des possibilités de formation et de recrutement pour les pilotes de l'armée et du trafic commercial.

Bases juridiques (conf./cant.)

En se fondant sur l'art. 12 de la loi sur la navigation aérienne, le Conseil fédéral est habilité - pour autant qu'il respecte dans une juste mesure les droits fondamentaux ainsi que les droits dûment acquis et qu'il tienne compte du principe de la proportionnalité - à édicter par voie d'ordonnance des dispositions aux fins de réduire le trafic aérien dans le but de limiter les émissions de gaz d'échappement.

Exécution

L'exécution des mesures restrictives dans l'aviation est du ressort de la Confédération.

Remarques complémentaires

Des mesures visant à restreindre l'usage privé d'aéronefs pour des motifs de protection de l'environnement ne pourraient se justifier que si des mesures similaires entraient en vigueur pour les autres types de transports motorisés.

Si on envisage une restriction de la navigation aérienne, il serait souhaitable qu'elle se fasse de pair avec la création de liaisons ferroviaires attractives, en particulier pour les vols européens de courte distance.

L'introduction de mesures en Suisse risquerait d'être contraire aux dispositions de la Convention de Chicago ou à des accords bilatéraux du trafic aérien. Si on les étendait aux aéronefs étrangers, il faudrait alors s'attendre à des mesures de rétorsion.

Il convient de rappeler que des efforts considérables ont déjà été entrepris dans l'aviation ces dernières années pour économiser le carburant, car il représente un facteur de dépenses très important. Chaque économie de carburant se traduit aussi par une réduction des gaz d'échappement.

Titre: Interdiction de larguer du carburant (dumping)	V 48
---	------

Description de la mesure

Sauf en cas d'urgence, le largage de carburant est interdit aujourd'hui déjà. Par cas d'urgence, on entend p.ex. les pannes de réacteur après le décollage, le feu à bord, les menaces à la bombe, etc. Les gros avions peuvent alors larguer une partie de leur carburant en vol afin de ne pas dépasser le poids maximal autorisé pour un atterrissage immédiat. Une interdiction complète n'est donc pas envisageable.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Autres effets positifs

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

La réglementation actuelle s'appuie sur les bases juridiques suivantes:

- ordonnance du 4.5.1981 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs, art. 13,
- règlements détaillés figurant dans les manuels d'exploitation officiels (FOM) établis par chaque compagnie.

Exécution

Les avions en situation de détresse sont toujours surveillés et guidés par la sécurité aérienne. Le largage de carburant est enregistré chaque fois qu'il se produit. Une interdiction du largage même en cas d'urgence n'a pas de sens étant donné la rareté de ce type d'événement et les risques encourus (cela se produit en moyenne 2-3 fois par année dans l'espace aérien suisse).

Remarques complémentaires

Durant les années 1980 à 1983, 60 à 70 t ont en moyenne été larguées annuellement (par diverses compagnies). Cette quantité représente 0,7 pour mille des hydrocarbures imbrûlés émis en Suisse.

Description de la mesure

L'utilisation d'avions ultra-légers en Suisse doit être interdite.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Faible

Autres effets positifsEffets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Base juridique pour l'interdiction des ULM: loi fédérale sur la navigation aérienne.

Exécution

Contrôle du respect de l'interdiction par les soins de la Confédération avec la collaboration des services de police cantonaux.

Remarques complémentaires

Le 4 juillet 1984, le Conseil fédéral a décidé d'interdire l'utilisation des avions ultra-légers en Suisse.

Titre: Prescriptions concernant la consommation de carburant des véhicules automobiles	v 50
--	------

Description de la mesure

Limitation de la consommation maximale de carburant pour divers types de véhicules à moteur par rapport à une méthode de mesure donnée.
L'application de cette disposition est limitée aux véhicules nouvellement immatriculés.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

La pollution de l'air peut être combattue aussi bien par la limitation des émissions que par la réduction de la consommation de carburant.
Cette mesure complète donc les prescriptions sur les gaz d'échappement.

Autres effets positifs

- Réduction de la consommation de carburant et par là même des frais d'exploitation.
- Dépendance plus faible vis-à-vis du pétrole, sécurité accrue quant à l'approvisionnement.

Effets négatifs

Travail administratif supplémentaire.

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi sur la protection de l'environnement, art. 12, 1er al.

Compétence

L'expertise des types de véhicules incombe à la Confédération.

Remarques complémentaires

Des prescriptions concernant la consommation de carburant des véhicules à moteur sont en vigueur, p. ex. aux USA.

Description de la mesure

Remplacement des carburants liquides classiques par:

- le méthanol mêlé à l'essence dans une proportion allant jusqu'à environ 15 %
- le gaz liquide (GPL, obtenu à partir de dérivés du pétrole).

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Le méthanol et le GPL ne contiennent pratiquement ni plomb ni soufre. Bonne combustion.

Cf. aussi la mesure V 35.

Autres effets positifs

Diminution de la dépendance par rapport aux carburants traditionnels. Une fois l'infrastructure nécessaire mise sur pied, le méthanol pourrait aussi être produit sur le marché intérieur à partir p. ex. de charbon, de gaz naturel, de la biomasse etc. En cas de nécessité, les moteurs à GPL pourraient être convertis à l'essence sans délai.

Les véhicules roulant avec des carburants de remplacement ont fait leurs preuves dans le trafic.

Effets négatifs

Il faudra ajouter des colonnes de ravitaillement pour les carburants de remplacement.

Il est probable qu'à la production, le méthanol sera un peu plus cher que l'essence.

La production elle-même provoque des charges polluantes dont il faut tenir compte.

Bases juridiques (conf./cant.)

Constitution fédérale: art. 24 septies cst. (article sur la protection de l'environnement)

art. 37bis cst. (prescriptions concernant les automobiles)

Loi: art. 12, 1^{er} al., 1^{er} et 2 de la loi sur la protection de l'environnement

art. 8, 12 et 13 de la loi sur la circulation routière

Compétence

Il appartient aux cantons d'autoriser la construction et l'exploitation de colonnes distribuant des carburants de remplacement ainsi que de procéder à l'immatriculation et au contrôle subséquent des véhicules (art. 82 et 83 OCE). L'expertise des types de ces mêmes véhicules incombe à la Confédération (art. 80, 81 OCE).

Remarques complémentaires

Cette mesure ne traite que les carburants de remplacement pour les moteurs à explosion offrant certaines perspectives de succès dans un avenir pas trop lointain. A plus long terme, on pourrait envisager de recourir à l'hydrogène, au biogaz et à l'éthanol comme carburants de substitution.

Description de la mesure Renonciation

aux tronçons contestés de routes nationales examinés par la Commission Biel dans le cadre du réexamen de tronçons de routes nationales (NUP):

- N1 Yverdon-Avenches
- SN 1/SN 3 Y-Zurich (routes nationales urbaines)
- N 4 Knonaueramt
- N 6 Rawilstrasse
- N 7 Müllheim - Kreuzlingen ainsi que
- N 9 sortie Lausanne

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

En l'an 2000, les parcours effectués par les voitures de tourisme (VT) seront réduits d'env. 45 mia. de km/VT, soit d'env. 1,2 % par rapport à l'ensemble du trafic touristique, ce qui équivaut à une diminution d'env. 1,2 % de la pollution atmosphérique provoquée par le trafic des voitures de tourisme.

Autres effets positifs

- Accroissement d'env. 1,5 % du chemin de fer
- Diminution de la consommation d'énergie (proportionnelle aux kilomètres parcourus)
- Réduction du "bétonnage" du paysage

Effets négatifs

- Moins de commandes pour le secteur de la construction
- La sécurité du trafic n'est pas améliorée

Bases juridiques (conf./cant.)

Modification de l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 fixant le réseau des routes nationales.

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

- Le réseau des routes nationales ne peut réellement assumer la fonction qu'il est supposé remplir s'il est interrompu par des coupures.
- Les zones d'habitations situées le long des voies de transit actuelles ne sont déchargées ni du trafic ni du bruit si l'on renonce aux tronçons controversés du réseau des routes nationales et tant qu'on ne construit pas de routes d'évitement à faible emprise.

Description de la mesure

Cette mesure vise à modifier la Constitution fédérale (art. 36ter cst.) en levant l'affectation du produit des droits d'entrée perçus sur les carburants à des "tâches en rapport avec le trafic routier". De ce fait, il doit être possible, du moins en partie, d'utiliser à l'avenir les recettes se montant globalement à 1,8 milliards de francs par année pour d'autres buts que le trafic routier.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Amélioration directe (pour le maintien de la pureté de l'air et la sauvegarde des forêts): les ressources ainsi libérées pourraient être entièrement ou du moins en partie utilisées pour des mesures directes visant à maintenir la pureté de l'air et à sauvegarder les forêts.

Il va de soi que la nature et la proportion des améliorations directes dépendent de la manière dont les ressources ainsi disponibles seraient concrètement utilisées.

Les améliorations escomptées devraient plutôt se faire sentir à long terme.

Autres effets positifs

Cette mesure vise essentiellement à priver le secteur de la construction des routes des moyens financiers qui lui sont automatiquement attribués. Elle sert de couverture au postulat selon lequel il importe de ne pas augmenter constamment l'attractivité du véhicule automobile (en particulier par rapport au chemin de fer) en construisant des routes nouvelles et meilleures (ce qui revient à augmenter la pollution atmosphérique par les gaz d'échappement).

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

- Cette mesure concerne tout d'abord le droit fédéral.
- Elle tend directement à une modification de la constitution fédérale.
- Si l'on veut garantir que des améliorations directes surviennent réellement, il y a lieu d'empêcher par le biais d'une législation d'exécution adéquate que les moyens libérés ne finissent tout simplement dans la caisse générale de la Confédération. C'est pourquoi il importerait (à titre de remplacement de l'arrêté fédéral actuel réglant l'utilisation des droits sur les carburants) de régler la nouvelle utilisation concrètement par une loi.
- Selon la conception de ce règlement légal - déjà circonstancié ou conçu seulement comme une loi de délégation - il importerait encore de procéder aux concrétisations éventuellement nécessaires par un arrêté fédéral.

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

Actuellement, la moitié du produit net des droits d'entrée de base (env. 500 mio. frs/an) et la totalité d'une surtaxe (env. 1,4 mia. frs/an) doivent être utilisés, en vertu de la constitution (art. 36ter cst.), "pour des tâches en rapport avec le trafic routier", c'est-à-dire que ces ressources sont affectées. Les cantons en touchent une partie (présentement 12 %) à titre de participation générale à leurs frais en matière de routes et de péréquation financière dans le secteur routier. Le reste consiste en participations affectées à l'entretien des routes nationales, à la séparation des courants de trafic, à des mesures de protection de l'environnement, etc.

Il faudrait compter 2 - 3 ans pour que les bases juridiques soient élaborées.

Description de la mesure

Cette mesure vise à déplacer massivement les priorités actuelles en matière d'utilisation: les moyens mis à disposition pour la construction de nouvelles routes seraient radicalement réduits alors qu'en revanche, on accorderait davantage de poids aux tâches suivantes:

- Mesures de protection de l'environnement le long des routes
- Mesures de protection du paysage et de la nature
- Encouragement des transports publics (p. ex. réductions de tarifs)
- Séparation des courants de trafic
- Exploitation et entretien des routes

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Effet positif direct pour le maintien de la pureté de l'air/dépérissement des forêts: dans la mesure où les ressources retirées à la construction des routes sont transférées en faveur des transports publics, il devient plus attractif de passer de la route au rail, ce qui se traduit par une tendance à la diminution des charges polluantes de l'air par les gaz d'échappement des véhicules automobiles.

Il n'est pas possible d'effectuer une estimation quantitative de l'amélioration escomptée de la pureté de l'air et du dépérissement des forêts. Les améliorations se produiront à long terme, tout en plus à moyen terme.

Autres effets positifs

Effets indirects: pour l'essentiel, les améliorations seront comparables à celles auxquelles on s'attend avec la mesure V 53; en effet, on présume que le fait de retirer à la route des ressources qui seront utilisées pour d'autres tâches, tendra à contribuer, d'une manière générale, à ne pas augmenter constamment l'attractivité du trafic motorisé individuel en améliorant sans cesse l'offre en voies routières.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

- Cette mesure concerne d'abord le droit fédéral.
- La base constitutionnelle existe dans une large mesure avec l'art. 36er cst. (revu). Elle fait cependant encore défaut en relation avec un encouragement des transports publics par des réductions tarifaires à mettre au compte des droits de douane sur les carburants.
- Il serait en partie possible de réaliser cette mesure dans le cadre de l'arrêté fédéral réglant l'utilisation des droits de douane sur les carburants actuellement en discussion aux Chambres. Là, l'Assemblée fédérale a été déclarée compétente pour procéder à la répartition du produit des droits de douane perçus sur les carburants et affectés aux routes entre les tâches spécifiques.

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

Cf. V 53

- Il y a lieu de retenir, à titre complémentaire, que selon le droit en vigueur concernant l'utilisation des droits d'entrée perçus sur les carburants et conformément aussi aux vues du Conseil fédéral sur la question de la répartition future, la priorité revient à l'utilisation des fonds perçus pour la construction de nouvelles routes (2/3 environ du produit global a été directement versé dans la construction de nouvelles routes, à quoi s'ajoutent - du moins en partie - les ressources d'env. 200 millions versées aux cantons pour leurs charges générales en matière de routes).
- Les nouveaux tronçons de routes nationales peuvent d'une part entraîner des effets positifs pour l'environnement; d'autre part, il est possible qu'ils soient aussi indirectement la cause d'une augmentation de la pollution de l'environnement résultant d'une motorisation accrue. A titre d'exemple de nouvelles routes nationales, citons:
 - . N 3 (Bötzberg): évitement de nombreuses agglomérations, en particulier de Brugg.
 - . N 5 (Soleure-Bienne): évitement de Soleure et de six autres agglomérations.
 - . N 2 (Leventina): évitement de toutes les agglomérations de Faido à Bellinzone.
 - . N 9 (vallée du Rhône): évitement de zones fortement urbanisées.

Description de la mesure

Sur l'ensemble du catalogue de "tâches en rapport avec le trafic routier" qui, en vertu du droit constitutionnel, sont financées par le produit des droits d'entrée sur les carburants, deux tâches sont mises en avant et les contributions y relatives sont déterminées tout à fait concrètement:

- au moins 60 mio. de francs par année pour le trafic combiné (rail et route) et la promotion du transport de véhicules à moteur accompagnés (exemple principal: chargement des automobiles pour franchir les tunnels ferroviaires);
- au moins 200 mio. de francs par année affectés à des mesures de protection de l'environnement nécessitées par le trafic routier, en vertu de la loi sur la protection de l'environnement (LPE).

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Effet direct: le trafic combiné (essentiellement ferroutage et transport de conteneurs par le rail) tend à décharger la route du trafic des poids lourds. Pour ce qui est du transport de véhicules à moteur accompagnés (chargement des véhicules), le même effet se produit. De ce fait, la charge polluante de l'air due aux gaz d'échappement que produit le trafic motorisé tend à diminuer. On ne dispose pas d'une estimation quantitative.

Pour le maintien de la pureté de l'air et le dépérissement des forêts, l'utilisation du produit des droits d'entrée perçus sur les carburants en vertu de la LPE ne permet pas de s'attendre à des améliorations importantes car l'objectif visé est surtout la lutte contre le bruit.

Les améliorations seront sensibles à moyen, voire à long terme.

Autres effets positifs

Effet indirect: cette mesure a aussi pour objectif de réduire davantage les moyens affectés à la construction des routes. On retrouve la même arrière-pensée que pour la mesure V 53: influencer sur la tendance consistant, par l'amélioration du réseau routier mis à disposition, à augmenter l'attractivité du véhicule automobile par rapport à d'autres moyens de transport et, de ce fait, contribuer indirectement à accroître la pollution atmosphérique provoquée par les gaz d'échappement. Si la route était déchargée du trafic des poids lourds, on pourrait s'attendre à des retombées positives sur les accidents, le bruit et la consommation de carburant.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

- La proposition concerne d'abord le droit fédéral.
- La base constitutionnelle existe déjà en l'art. 36ter cst. révisé.
- De ce fait, la proposition concerne en particulier la future législation d'exécution (arrêté réglant l'utilisation des droits d'entrée perçus sur les carburants); dans la mesure où cet arrêté se bornera pour l'essentiel à constituer une loi de délégation (c'est le cas du présent projet du nouvel arrêté fédéral réglant l'utilisation des droits d'entrée perçus sur les carburants), la proposition s'adresse en premier lieu à l'Assemblée fédérale qui aura la compétence, en votant le budget, de répartir le produit des droits d'entrée sur les carburants affectés à des tâches en rapport avec le trafic routier entre les diverses tâches.

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

Cette mesure suppose (dans la seconde partie) que la loi sur la protection de l'environnement est en vigueur et qu'il existe une ordonnance d'exécution correspondante relative à l'assainissement de la zone bordant les routes. Entrée en vigueur de la loi sur la protection de l'environnement: 1er janvier 1985.

La mesure se fonde sur le droit constitutionnel en vigueur et pourrait également être réalisée dans le cadre de l'organisation administrative existante.

Description de la mesure

L'administration fédérale (CFF et PTT compris) n'utilisera que de l'huile de chauffage "extra légère" avec une teneur en soufre de 0,15 % au maximum.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Pour une consommation annuelle d'env. 100'000 t d'huile de chauffage "extra légère" (administration fédérale y compris CFF, PTT, établissements militaires, etc.), la réduction de la teneur en soufre de 0,3 % (valeur actuelle) à 0,13 % en moyenne (valeur limite admise de 0,15 %) réduirait de 340 t environ par année les émissions de SO₂. La mesure deviendra pleinement efficace, et cela à court terme, dès que les réserves auront été utilisées.

Autres effets positifs

Réduction des risques de corrosion dans les chaudières, les cheminées, les garnitures métalliques des toits et les autres travaux généraux de ferblanterie.

Les citoyens pourraient suivre le bon exemple de l'Etat.

Effets négatifs

Il faut compter avec des frais supplémentaires de combustible de l'ordre de 2 à 3 millions de francs.

Condition préalable: il est indispensable qu'une telle qualité d'huile "extra légère" existe sur le marché suisse.

Certaines restrictions d'approvisionnement peuvent apparaître, en particulier lorsque la teneur en soufre n'est pas abaissée uniformément.

Bases juridiques (conf./cant.)

- Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement, art. 38, 2e al.
- Loi fédérale du 19 septembre 1978 sur l'organisation de l'administration, art. 4
- Loi fédérale du 6 octobre 1960 sur l'organisation des PTT, art. 14, 1er al.
- Loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux, art. 8, 1er al.

Exécution

Le Conseil fédéral édicte des instructions concernant l'utilisation d'huile de chauffage à faible teneur en soufre dans les bâtiments et établissements de la Confédération.

Contrôle par des sondages effectués lors de la livraison de l'huile "extra légère" et examen de la teneur en soufre par l'EMPA ou d'autres laboratoires neutres.

Remarques complémentaires

Description de la mesure

Abaissement de la teneur maximale admissible de l'huile "extra légère" à 0,15 % mas.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

La teneur en soufre de l'huile "extra légère" est pratiquement partagée en deux par l'abaissement actuel de 0,3 % à 0,15 % mas. Il en résulte de ce fait une diminution des émissions de dioxyde de soufre (SO₂) par la combustion d'huile de chauffage "extra légère" d'env. 15'000 tonnes par année (référence 1983). La mesure deviendra pleinement efficace, et cela à court terme, dès que les réserves auront été utilisées.

Autres effets positifs

Réduction des risques de corrosion pour les chaudières, les cheminées, les garnitures métalliques des toits et les autres travaux généraux de ferblanterie.

Effets négatifs

Il en résulte une certaine limitation des sources d'approvisionnement, en ce sens que la production d'huile de chauffage "extra légère" requiert soit de l'huile brute ayant une teneur particulièrement faible en soufre ou des dispositifs supplémentaires de désulfuration dans les raffineries. Cette mesure entraînera pour le consommateur un renchérissement de 2 à 3 francs/100 kg pour l'huile "extra légère".

Bases juridiques (conf./cant.)

Constitution fédérale : art. 24 septies cst.

Loi sur la protection de l'environnement : art. 12, 1er al., let. e, LPE
art. 41, 1er al., LPE

Ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique : art. 15 OPA
(projet mis en procédure de consultation, mai 1984)

Compétence

Selon l'article 41 de la loi sur la protection de l'environnement, la compétence d'exécution des prescriptions sur les combustibles et les carburants appartient à la Confédération.

La teneur en soufre des huiles de chauffage est contrôlée à la frontière par les douanes qui font des prélèvements sporadiques analysés ensuite par l'EMPA et évalués par le DFI/OFPE.

Remarques complémentaires

Description de la mesure

- Abaissement de la teneur maximale de soufre dans l'huile de chauffage "lourde" et l'huile "moyenne" p.ex. à 1 % mas (selon le projet de l'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique).
- Application de procédés de désulfuration des fumées avec émission maximale admissible d'anhydride sulfureux (SO₂), comme pour la combustion d'huile "lourde" et d'huile "moyenne" avec teneur en soufre de 1 % mas.
- Des restrictions d'émissions de SO₂ plus sévères sont applicables aux grandes installations.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Les émissions de SO₂ dues à la combustion d'huile "lourde" et d'huile "moyenne" seront réduites d'env. 6'000 tonnes par année avec une mesure pleinement efficace (référence 1983).

L'abaissement de la teneur en soufre dans l'huile de chauffage assurerait à court terme une efficacité totale de la mesure.

En comparaison, l'utilisation de procédés d'épuration des fumées n'assurerait une efficacité qu'à moyen et long terme, en raison des délais d'assainissement nécessaires.

Autres effets positifs

Réduction des risques de corrosion pour les chaudières, les cheminées, les garnitures métalliques des toits et les travaux généraux de ferblanterie. Grâce à l'abaissement possible de la température des fumées, il est possible d'améliorer le rendement de la combustion.

Effets négatifs

La production d'huile lourde et d'huile moyenne avec une teneur en soufre de 1 % mas a pour effet de limiter les sources d'approvisionnement, attendu qu'il faut utiliser à cet effet une huile brute ayant une teneur particulièrement faible en soufre. De plus, l'aménagement dans les raffineries d'installations supplémentaires de désulfuration pour ces huiles de chauffage est très onéreux et ne pourrait donc entrer en ligne de compte que pour de grandes raffineries.

Cette restriction peut être partiellement levée par la solution de remplacement décrite ci-dessus, relative au recours à des mesures techniques (p.ex. installations de désulfuration des fumées). Celles-ci sont déjà disponibles sur le marché et conformes à l'état actuel de la technique pour les grandes installations, alors que pour celles de puissance moyenne, elles ne sont encore qu'en préparation.

Bases juridiques (conf./cant.)

Constitution fédérale	: art. 24 septies cst.
Loi sur la protection de l'environnement	art. 12, 1er al., let. a et e LPE : art. 36 LPE art. 41, 1er al. LPE art. 45 LPE
Ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique (projet en procédure de consultation, mai 1984)	: art. 13 OPA art. 15 OPA

Compétence

Selon l'art. 41 LPE, l'application des prescriptions sur les combustibles et carburants relève de la compétence de la Confédération. La teneur en soufre des huiles de chauffage est contrôlée à la frontière par les douanes qui font des prélèvements par sondage, prélèvements ensuite analysés par l'EMPA et évalués par le DFI/OFPE.
Le contrôle des chauffages incombe aux cantons.

Remarques complémentaires

L'application de mesures techniques (telles des installations de désulfuration des fumées) implique que l'on tienne compte pour les produits accessoires résultant de la désulfuration des réglementations en matière de protection des eaux et de décharges.

Description de la mesure

- Réduction de la teneur maximale en soufre dans le charbon, p.ex. à 0,6 % mas (selon projet d'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique).
- Application de procédés de désulfuration des fumées y compris la combustion en lit fluidisé avec émission maximale admissible d'anhydride sulfureux (SO₂), comme pour la combustion avec teneur en soufre de 0,6 % mas.
- Des restrictions d'émissions de SO₂ plus sévères sont applicables aux grandes installations.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Cette mesure réduira les émissions de SO₂ dues à la combustion de charbon d'env. 500 tonnes par année (référence 1983).

L'abaissement de la teneur en soufre dans le charbon assurerait à court terme une efficacité totale de la mesure.

Autres effets positifs

Réduction des risques de corrosion dans les chaudières, les cheminées, les garnitures métalliques des toits et les travaux généraux de ferblanterie. Grâce à l'abaissement possible de la température des fumées, il est possible d'améliorer le rendement de la combustion.

Effets négatifs

Une teneur en soufre de 0,6 % mas limite les sources d'approvisionnement en charbon aux seules régions produisant du charbon à faible teneur en soufre, ou exige la mise en place d'installations de désulfuration dans les régions productrices.

Cette limitation peut être compensée par le recours aux mesures techniques susmentionnées (p.ex. installations de désulfuration, combustion en lit fluidisé). Les installations de désulfuration correspondent à l'état de la technique pour les grandes installations; pour les installations de puissance moyenne, on y travaille.

Bases juridiques (conf./cant.)

Constitution fédérale : art. 24 septies cst.
Loi sur la protection de
l'environnement : art. 12, 1er al., let. a et e, LPE
art. 36 LPE
art. 41, 1er al., LPE
art. 45 LPE
Ordonnance sur la lutte contre
la pollution atmosphérique : art. 13 OPA
(projet mis en procédure de
consultation, mai 1984)

Compétence

L'exécution du contrôle des chauffages incombe aux cantons.

Remarques complémentaires

En cas de recours à des mesures techniques telles le procédé Denox ou la combustion en lit fluidisé, il faudra prendre en considération les prescriptions sur la protection des eaux et les décharges quant aux produits auxiliaires résultant de ces modes de combustion.

Titre: Interdiction des huiles de chauffage "moyenne"
et "lourde" et des charbons sans désulfuration

F 5

Description de la mesure

Interdiction des huiles de chauffage des qualités "moyenne" et "lourde" et des charbons sans désulfuration. Comprise dans les mesures F 3 et F 4, cette mesure concerne les mesures relatives à la désulfuration des combustibles et/ou des gaz de combustion.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

En additionnant les améliorations qu'apportent les mesures F 3 et F 4, il en résulte une réduction annuelle des émissions d'anhydride sulfureux pour l'ensemble de la Suisse de 6'500 tonnes en chiffres ronds (référence 1983).

Autres effets positifs

Effets négatifs

Les effets négatifs sont cités dans les mesures F 3 et F 4.

Bases juridiques (conf./cant.)

Les bases légales sont énumérées dans les mesures F 3 et F 4.

Compétence

Description dans les mesures F 3 et F 4.

Remarques complémentaires

Description de la mesure

- Introduction de valeurs limites pour les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) des installations moyennes, réalisables par des mesures relevant de la technique du chauffage (combustion en plusieurs phases, recirculation des fumées, combustion en lit fluidisé, etc.).
- Introduction de valeurs limites pour les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) des grandes installations qui exigent des mesures techniques plus poussées telles le traitement des fumées (installation Denox).

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Grâce à ces mesures, les émissions de NO_x imputables à la combustion de combustibles dans les installations de chauffage peuvent être réduites d'environ 3'000 tonnes par année (référence 1983).

Autres effets positifs

Effets négatifs

Frais supplémentaires.

Bases juridiques (conf./cant.)

Constitution fédérale : art. 24 septies

Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) : art. 12, 1er al., let. a et c, LPE
: art. 36 LPE
: art. 45 LPE

Ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique : art. 13 OPA
(projet mai 1984 en consultation)

Compétence

Le contrôle des chauffages incombe aux cantons.

Remarques complémentaires

L'application de mesures techniques (telles des installations de désulfuration des fumées, combustion en lit fluidisé) implique que l'on tienne compte pour les produits accessoires résultant de la désulfuration des réglementations en matière de protection des eaux et des décharges.

Description de la mesure

Introduction de prescriptions obligatoires sur l'épuration des gaz de combustion en ce qui a trait à l'anhydride sulfureux (SO_2) et aux oxydes d'azote (NO_x) pour les installations fonctionnant avec des huiles de chauffage des qualités "moyenne" et "lourde" ou au charbon. Des prescriptions exigent une adaptation à l'état le plus récent de la technique de l'épuration des gaz de combustion. Elles figurent dans les mesures F 3, F 4 et F 6 où est incluse également la possibilité de recourir à l'emploi de combustibles à teneur en soufre réduite.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

En additionnant les améliorations qu'apportent les mesures F 3, F 4 et F 6, il en résulte en chiffres ronds pour l'ensemble de la Suisse une réduction annuelle des émissions de SO_2 de 6'500 tonnes et de 3'000 tonnes pour le NO_x (référence 1983).

Autres effets positifs

Effets négatifs

Les effets négatifs sont cités dans les mesures F 3, F 4 et F 6.

Bases juridiques (conf./cant.)

Les bases légales sont énumérées dans les mesures F 3, F 4 et F 6.

Compétence

Description de l'exécution dans les mesures F 3, F 4 et F 6.

Remarques complémentaires

Titre: Contrôle obligatoire des installations de chauffage à huile	F 8
--	-----

Description de la mesure

- Introduction de l'obligation de contrôle périodique des installations de chauffage à huile dans l'ensemble de la Suisse.
- Elargissement des contrôles périodiques de chauffages à huile par la vérification du rendement de combustion.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Réduction annuelle des émissions d'anhydride sulfureux (SO₂) d'environ 700 t/a et des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) d'environ 200 t/a (référence 1983), suite à l'amélioration moyenne du rendement de combustion de 2 % environ.

Efficacité totale de la mesure, deux à quatre ans après son introduction.

Autres effets positifs

- Réduction des émissions de suie et d'hydrocarbures.
- On peut compter à long terme avec des économies supplémentaires d'huile de chauffage de 3 à 4 % (température moins élevée des gaz de combustion), ce qui correspond à une réduction supplémentaire des émissions de SO₂ d'environ 1'000 à 1'400 t/a, et des émissions de NO_x de 300 à 400 t/a.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Constitution fédérale : art. 24 septies cst.
Loi sur la protection de
l'environnement : art. 12, 1er al., let. a, LPE
art. 36 LPE
art. 45 LPE
Ordonnance sur la lutte contre
la pollution atmosphérique : art. 13 OPA
(projet mis en procédure de
consultation, mai 1984)

Exécution

L'exécution du contrôle des chauffages incombe aux cantons.

Remarques complémentaires

Le Conseil fédéral a décidé le 12 mars 1984 d'introduire pour l'ensemble de la Suisse le contrôle obligatoire des chauffages à huile (exigences relevant de la lutte contre la pollution atmosphérique et des mesures d'économie d'énergie).

Description de la mesure

Expertise-type obligatoire des chaudières et des brûleurs neufs destinés à des chauffages jusqu'à 60 kW. Seules des installations ayant passé l'expertise-type pourront encore être mises en place lorsqu'il s'agira d'une installation nouvelle ou de remplacer une ancienne. Une extension des mesures est en préparation, jusqu'à un rendement de 300 kW.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Amélioration du rendement annuel, c'est-à-dire économie d'énergie et réduction des émissions de polluants atmosphériques.
Abaissement des émissions annuelles d'anhydride sulfureux de quelque 4'100 tonnes et des émissions d'oxydes d'azote de 1'100 tonnes env. (référence 1983) grâce à une meilleure combustion et réduction des pertes de maintien.
Economie de 12 % env. après mise en oeuvre intégrale de la mesure sur la consommation totale d'énergie à des fins de chauffage.

Autres effets positifs

Réduction des émissions de suie et d'hydrocarbures.
Interchangeabilité entre les différents types de fabrication.
Influences réduites des paramètres atmosphériques tels que les modifications de la pression atmosphérique, le vent, l'humidité de l'air, etc., sur le fonctionnement de l'installation (moins de dérangements).

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Constitution fédérale : art. 24 septies cst.

Loi sur la protection de
l'environnement : art. 40, 1er al., LPE

Ordonnance sur la lutte contre
la pollution atmosphérique : art. 3, 2e al., let. b et c, OPA
(projet mis en procédure de consultation, mai 1984) art. 14 et annexe 4, OPA

Ordonnances cantonales sur la protection des immeubles et sur la protection de l'environnement.

Exécution

Selon l'art. 40, 1er al., et 41, 1er al., LPE, la compétence pour édicter ces prescriptions incombe à la Confédération (les directives pour un rendement jusqu'à 60 kW existent déjà).

L'expertise-type est effectuée par l'EMPA.

Un certain nombre de chaudières et de brûleurs a été expertisé et homologué jusqu'au 1er juillet 1984 (42 brûleurs, 58 chaudières).

Les services cantonaux de la protection de l'environnement ou les départements des travaux publics fondent leurs décisions sur les indications de l'OFPE.

Remarques complémentaires

Le Conseil fédéral a décidé le 12 mars 1984 d'introduire l'expertise-type pour les chaudières ou brûleurs neufs.

Description de la mesure

Le contingentement de l'huile de chauffage est une limitation des acquisitions et des ventes à tous les échelons du commerce des huiles minérales (importateurs, commerçants) édictée par le Conseil fédéral. Le consommateur final ne pourra, lui aussi, acheter de l'huile de chauffage qu'en fonction de ses acquisitions pendant une période de référence. Les quantités qu'il pourrait acquérir seraient réduites au taux convenu. Des affinements du système sont possibles lors d'une durée prolongée d'un contingentement.

Pour des motifs d'ordre technique et administratif, un rationnement de l'huile de chauffage n'est pas prévu.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Une réduction des émissions est possible après 1 à 3 ans, proportionnellement à la réduction des quantités d'huile de chauffage écoulées. Eu égard au fait que les consommateurs seraient autorisés à utiliser d'autres énergies fossiles (charbon, briquettes, gaz) ainsi que du bois, il ne faut pas absolument s'attendre à une réduction correspondante des substances toxiques. En outre, il faut s'attendre à ce que la réduction des émissions provenant des chauffages à mazout soient différées d'un à trois ans parce que les consommateurs finaux utiliseraient d'abord leurs propres stocks. Il est reconnu que de nombreuses citernes sont "surdimensionnées" à cause des mesures d'assainissement thermotechniques prises pendant les 10 dernières années.

Autres effets positifs

Encouragement à l'économie, substitution accrue grâce à l'apport d'énergies indigènes.

Effets négatifs

Il sied d'admettre que dans la mesure où des installations de chauffage appropriées sont à disposition, les consommateurs utiliseraient plus de bois, de charbon, de gaz ou d'électricité. En cas d'utilisation d'autres énergies fossiles, on peut s'attendre à des résultats allant à l'encontre du but recherché. Afin d'éviter ces derniers, une réglementation globale de l'énergie serait indispensable. De même que le contingentement de l'huile de chauffage, cette réglementation entraînerait des charges élevées dans le domaine de l'économie publique. Le travail administratif pour traiter des cas spéciaux et pour les contrôles serait important.

Bases juridiques (conf./cant.)

Ces mesures ne peuvent se fonder sur la loi sur l'approvisionnement du pays. Il n'est possible d'instaurer un contingentement de l'huile de chauffage sur la base de la loi sur l'approvisionnement du pays que lorsqu'une guerre ou une manifestation de force menace le pays ou encore, lors de graves pénuries dues à des perturbations des marchés auxquelles l'économie n'est pas en mesure de remédier par ses propres moyens.

Ces mesures ne peuvent pas non plus se fonder sur l'art. 12, let. c et e de la loi sur la protection de l'environnement. Les bases légales devraient donc encore être créées.

Compétence

Sur le plan purement administratif, les mesures peuvent être appliquées dans les jours qui suivent l'adoption de la résolution.

Si les mesures devaient se fonder sur la loi sur l'approvisionnement du pays, le DFEF serait chargé de l'exécution. Par contre, la mise en application de ces dernières incomberait à l'Approvisionnement économique du pays (Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays, Office de l'industrie, organisations de l'économie privée à la collaboration desquelles il aurait été fait appel, Contrôle fédéral des prix et cantons).

Remarques complémentaires

Description de la mesure

Prescriptions sur la conception, les dimensions et l'équipement de toute l'installation productrice de chaleur d'un bâtiment. En cas de rénovation, il s'agirait de calculer la nouvelle installation de manière à obtenir le rendement annuel que permettent les techniques modernes.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Le seul dimensionnement exact des générateurs de chaleur et des bouilleurs d'eau sanitaire permettrait de réaliser, d'ici à la fin des années 90, 3 à 4 % d'économies de combustible, réduisant d'autant la pollution atmosphérique. En prenant 1983 comme année de référence, cela représente une réduction annuelle de 1'400 tonnes de SO_2 et de 400 tonnes de NO_x .

Autres effets positifs

- Seuls seront admis des équipements correspondant au niveau actuel de la technique.
- Les professionnels disposeront d'indications claires sur les principaux paramètres à considérer.
- Consolidation de l'emploi dans le secteur des installations de chauffage.
- Contribution aux économies d'énergie, donc à la sécurité d'approvisionnement.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Conféd.: Constitution: art. 24septies (bois et énergies fossiles)
art. 24quater, 1er al. (électricité)
Loi: LPE; aucune base légale pour les installations
alimentées à l'électricité
Ordonnance: 0 sur l'utilisation d'énergie dans les bâtiments
en fonction des impératifs de l'environnement
(projet juin 1984)
Cantons: peuvent adopter des prescriptions dans la mesure où la légis-
lation fédérale fait défaut, entièrement ou partiellement.

Compétence

L'acceptation de cette mesure et son exécution ne devrait pas soulever de gros problèmes. L'exécution incombera aux cantons. Sont considérées comme des règles techniques reconnues les normes et recommandations de la SIA ainsi que les directives du DFI.

Remarques complémentaires

Des prescriptions plus ou moins détaillées sont en vigueur dans plusieurs cantons. La recommandation SIA 384/2 "Puissance thermique nécessaire dans les bâtiments" aidera à éviter le surdimensionnement, naguère très répandu, des installations de chauffage.

La qualification des gens du métier n'est pas toujours ce qu'elle devrait être. Son amélioration est l'un des objectifs du programme d'encouragement, "Installations techniques du bâtiment", ainsi que des cours d'initiation de la SIA répondant à sa recommandation 384/2 susmentionnée.

Les exigences applicables à la construction et à l'équipement des installations techniques des bâtiments sont formulées dans le projet d'ordonnance "sur l'utilisation d'énergie dans les bâtiments en fonction des impératifs de l'environnement".

Description de la mesure

Création des bases juridiques pour des prescriptions sur l'isolation thermique qui seraient rendues périodiquement plus sévères en fonction des immissions et des possibilités techniques. La mesure s'applique aux bâtiments neufs, chauffés, ainsi qu'en cas de rénovation ou transformation soumises à l'octroi d'une autorisation. La preuve de la bonne isolation du bâtiment peut céder la place au calcul des besoins annuels d'énergie pour une affectation donnée (preuve du besoin). Dans ce cas, on s'assurera que ces besoins sont moins élevés que si les prescriptions sur l'isolation thermique étaient respectées.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Par rapport à l'évolution sans intervention, les économies d'énergie fossile d'ici à la fin du siècle pourraient atteindre, en se fondant sur l'année 1983, 5 - 10 % (réduction des émissions de SO_2 de 1'800 à 3'500 tonnes, des émissions de NO_x de 500 à 1'000 tonnes par année). Le potentiel d'économie lié à l'assainissement du corps du bâtiment va jusqu'à 30 % dans certains cas. Cependant, les effets de la mesure préconisée ne se feront sentir que très progressivement parce que la rénovation d'un bâtiment n'a lieu normalement qu'après une quarantaine d'années. Le parc immobilier ne se renouvelle que lentement: il existe 2,8 millions d'appartements et on en construit 40'000 par année.

Autres effets positifs

- Le renforcement graduel des exigences est possible au besoin.
- Effets positifs pour le marché de l'emploi dans le bâtiment.
- Contribution aux économies d'énergie, donc à la sécurité d'approvisionnement.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Conféd.: Constitution: art. 24septies (bois et énergies fossiles)
art. 24quater, 1er al. (bâtiments chauffés
électriquement)

Loi: LPE. Pas de base légale pour l'isolation thermique des bâtiments chauffés à l'électricité

Ordonnance: O sur l'utilisation d'énergie dans les bâtiments en fonction des impératifs de l'environnement (projet juin 1984)

Cantons: compétents (législation du bâtiment, de la planification ou de l'énergie)

Exécution

L'exécution incombe aux cantons et aux communes, qui s'en chargent généralement dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire.

L'application des prescriptions sur l'isolation thermique n'est pas nouvelle. Il n'en va pas de même de la preuve du besoin d'énergie, qui constitue une innovation. Il paraît indiqué de préconiser cette mesure sans que le législateur la rende obligatoire pour le moment.

Remarques complémentaires

Le Conseil fédéral a décidé le 12 mars 1984 d'édicter des prescriptions sur l'isolation des bâtiments pour les nouvelles constructions et les transformations requérant une autorisation.

Il existe des prescriptions sur l'isolation thermique dans 18 cantons, réunissant 87 % de la population. Les progrès qu'on peut encore en espérer sont donc modestes, à moins que les exigences soient rendues nettement plus sévères. Du moins l'efficacité dans le temps est-elle bonne, de même que le rapport coût-bénéfice.

La bonne intégration des prescriptions dans la procédure d'autorisation de construire ne suffit pas à assurer une exploitation rationnelle. Il importe d'accorder plus d'attention à l'exécution des travaux. Les exigences auxquelles doivent satisfaire l'élaboration des plans et leur exécution, croissent sans cesse. Il faut donc instituer des possibilités de formation permanente.

Les exigences touchant l'isolation thermique des bâtiments sont formulées dans le projet d'ordonnance sur l'utilisation d'énergie dans les bâtiments en fonction des impératifs de l'environnement.

Description de la mesure

Un programme serait mis sur pied pour la réfection thermique progressive des bâtiments existants ainsi que de leurs installations de chauffage et de préparation d'eau chaude, partout où cela paraît indiqué sur les plans technique et économique. Des appuis financiers (subventions, prêts sans intérêts, etc.) sont prévus.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

De grosses économies d'énergie sont possibles, atteignant 20 - 30 % selon le cas. Le résultat dépend essentiellement des mesures concrètement réalisées.

Autres effets positifs

- Effets positifs pour l'emploi dans les secteurs du bâtiment et des installations.
- Contribution aux économies d'énergie, c'est-à-dire à la sécurité d'approvisionnement.

Effets négatifs

- Coût administratif élevé du fait de l'éparpillement des subventions.
- Risque d'investissements malencontreux (selon l'ampleur du programme des subventions et son aménagement).
- Les limites de capacité de certaines branches risquent d'être dépassées, d'où une moins bonne qualité et un renchérissement des travaux.

Bases juridiques (conf./cant.)

Conféd.: Constitution: - art. 24septies (énergies fossiles et bois)
- art. 24quater, ler al. (électricité)

Loi: LPE (assainissement obligatoire des bâtiments chauffés au bois ou aux combustibles fossiles); aucune base légale pour des subventions; pour des allègements fiscaux importants, il faudrait adapter la loi fédérale sur l'impôt fédéral direct (projet du 25 mai 1983).

Ordonnance: 0 sur l'utilisation d'énergie dans les bâtiments en fonction des impératifs de l'environnement (aucune obligation de modifier ou de rénover les bâtiments chauffés au bois ou aux énergies fossiles).

Cantons: Compétents (tenir compte des droits fondamentaux et des principes constitutionnels).

Compétence

Exécution par les cantons. Le programme doit être conçu en fonction des capacités dans les branches du bâtiment et des installations de chauffage. Aux prescriptions pourrait s'ajouter une incitation financière, surtout en période de baisse du prix de l'énergie (p. ex. des subventions dégressives dans le temps, liées à l'obligation, en cas de changement de propriétaire du bâtiment, de présenter un certificat de réfection ou de diagnostic énergétique).

Remarques complémentaires

Des programmes de réfection des bâtiments existants ont été réalisés dans plusieurs pays européens (D, F, NL, S, DK p.ex.). Rien de tel en Suisse, même pas sur le plan cantonal. Les résultats obtenus à l'étranger varient selon la conception des programmes.

La réfection obligatoire imposerait des tâches difficiles aux secteurs du bâtiment et des installations de chauffage. Il faudrait commencer par réaliser des programmes de formation pour assurer la qualité requise des travaux ultérieurs.

Le projet d'"Ordonnance sur l'utilisation d'énergie dans les bâtiments en fonction des impératifs de l'environnement" propose de fixer des exigences touchant la protection thermique des bâtiments ainsi que la construction et l'équipement des installations techniques. L'adoption de ces exigences promet des résultats satisfaisants avec un coût administratif nettement moins élevé et un moindre risque au niveau des investissements.

Description de la mesure

La température maximale des locaux est fixée à 20°C. Une telle prescription toucherait l'ensemble des logements et des bureaux.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Les économies d'énergie sont évaluées à 6 % par degré d'abaissement de la température d'un immeuble, avec une diminution correspondante de la pollution atmosphérique. Nul ne connaît la fréquence et l'ampleur des dépassements actuels par rapport à la limite des 20°C. Théoriquement, la prescription envisagée pourrait entraîner très rapidement des économies.

Autres effets positifs

Il serait positif que les enveloppes de bâtiments présentant de mauvaises caractéristiques énergétiques soient reconnues comme telles et assainies. L'adoption de la mesure dans les bâtiments publics aurait valeur d'exemple pour les particuliers.

Effets négatifs

Des problèmes techniques se posent: dans un bâtiment mal conçu du point de vue énergétique, une température de 22°C est nécessaire pour assurer le confort minimal. L'abaissement de la température à 20°C pourrait, en outre, amener le bâtiment à se détériorer, occasionnant des frais que la collectivité devrait vraisemblablement prendre à sa charge. Les personnes âgées ou malades ressentent le besoin d'une température plus élevée.

Bases juridiques (conf./cant.)

Conféd.: Constitution: art. 24septies

Loi: Il reste à examiner si la LPE (art. 12) fournit une base suffisante ou si la mesure envisagée peut être introduite en vertu de la clause générale de police, et sous quelle forme elle devrait l'être.

Cantons: Compétents, en principe. Dans l'aménagement de la mesure (fixation de la température, dispositions d'exception), ils sont tenus de prendre en compte les libertés fondamentales (la liberté individuelle en particulier) ainsi que le principe de la proportionnalité (leur intervention doit permettre de lutter contre le dépérissement des forêts).

Compétence

L'exécution incomberait aux cantons et aux communes. Un contrôle systématique ne serait guère accepté. Une telle opération n'aurait donc lieu qu'en cas de plainte (bâtiments locatifs).

Remarques complémentaires

L'expérience montre que cette mesure n'est guère applicable systématiquement dans les bureaux de l'administration publique, surtout s'ils se trouvent dans des bâtiments privés. Cette remarque se vérifie à plus forte raison dans les appartements.

Description de la mesure

Partout où il y a un chauffage central, les frais de chauffage (et de préparation d'eau chaude, le cas échéant) sont répartis individuellement (c.-à-d. par appartement) en fonction de la consommation réelle de chacun, une fois des appareils de mesure spéciaux posés. Cette mesure incitera chaque consommateur à plus d'économie dans sa dépense d'énergie.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

On a constaté que cette mesure entraînait un recul de 10 - 20 % de la consommation d'énergie (dû autant à la modification des comportements qu'aux perfectionnements techniques, la pose de vannes thermostatiques p.ex., qui améliorent le réglage du chauffage). Dans les bâtiments existants, l'application requiert un délai de 4 à 5 ans pour la pose des compteurs de chaleur.

Autres effets positifs

- Incitation à d'autres efforts d'économie: amélioration des radiateurs et du générateur de chaleur, renforcement de l'isolation thermique).
- Contribution aux économies d'énergie, donc à la sécurité d'approvisionnement.

Effets négatifs

Il reste à élucider plusieurs points:

- Exactitude des mesures
- "Vol de chaleur"
- Modèle de répartition des frais
- Risques de détérioration des bâtiments en cas d'abaissement de la température.

Bases juridiques (conf./cant.)

Conféd.: Constitution: art. 64; art. 24septies, si des motifs de protection de l'environnement justifient l'intervention.

Loi:
 . droit des baux révisé (décompte obligatoire)
 . LPE (art. 12): pose des compteurs de chaleur et décompte obligatoires, év.

Cantons:
 Peuvent décider la pose des appareils et, si des motifs écologiques et énergétiques le justifient, le décompte obligatoire.

Compétence

L'exécution sera laissée aux cantons. Auparavant, examiner si le DIC peut être adopté en vertu de la LPE.

Dans tous les bâtiments, neufs ou anciens, la température doit pouvoir être adaptée aux besoins des habitants avant l'adoption du DIC.

Un décompte-type prescrira les facteurs à prendre en compte dans la répartition des frais.

Remarques complémentaires

Le DIC est obligatoire dans les bâtiments neufs de BL et du TI; de plus, à BL, les bâtiments existants devront être équipés pour le 1er juillet 1985. Les législations énergétiques de BE, BS et ZH contiennent des dispositions à ce sujet, facultatives pour instant.

L'adoption du DIC ne porte ses fruits qu'après une information très soigneuse des locataires sur les possibilités d'économies.

Description de la mesure

Prélèvement, limité dans le temps, d'une taxe ne dépassant pas l'impôt sur le chiffre d'affaires, sur les combustibles fossiles ainsi que sur l'électricité d'origine nucléaire ou hydraulique. Le produit serait utilisé pour financer les mesures suivantes:

- a) investissements visant les économies, p.ex. dans l'isolation thermique des bâtiments;
- b) amélioration du rendement énergétique des installations, machines et véhicules;
- c) promotion de techniques d'utilisation améliorées;
- d) localisation, développement et utilisation des sources d'énergie indigènes;
- e) promotion des moyens de transport ayant un bilan énergétique favorable, au détriment des moyens de transport ayant un bilan énergétique défavorable.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Vraisemblablement, une telle taxe (limitée) ne modifierait guère, à elle seule, les choix des consommateurs. S'ajoutant aux mesures promotionnelles, elle devrait cependant déterminer une sensible réduction des émissions polluantes, en particulier du SO₂. En effet, le potentiel d'économies est important, surtout dans le secteur du chauffage, et les montants disponibles ne seraient pas négligeables. Les effets de cette mesure sont difficilement quantifiables. Elle ne porterait qu'à moyen et à long terme.

Autres effets positifs

- Création d'emplois
- Réduction de la dépendance à l'égard de l'étranger
- Consolidation de nouvelles branches économiques

Effets négatifs

- Investissement administratif élevé
- Risque d'investissements malencontreux (selon l'ampleur et la structure du programme des subventions)
- Renchérissement de l'énergie pour le particulier et pour l'économie.

Bases juridiques (conf./cant.)

Conféd. : La base constitutionnelle nécessaire pour un impôt énergétique à affectation spéciale fait défaut. Pour des taxes causales, l'art. 24septies (+ 24quater, 1er al., pour l'électricité) fournissent une base suffisante. La constitution autorise des taxes d'incitation sur les carburants et sur l'huile de chauffage (art. 41ter, 4e al., let. a). La base légale fait défaut.

Cantons : Il existe une base juridique (ou bien elle peut être créée) pour des mesures promotionnelles mais non pour le prélèvement de la taxe (interdiction ancrée dans la cst. fédérale, art. 41ter, 2e al.). En agissant sur les tarifs des énergies de réseau, les cantons et les communes peuvent prélever indirectement des taxes causales.

Compétence

- Prélèvement de la taxe par la Confédération (systèmes en place : ICHA, douane);
- Prescriptions édictées par la Confédération;
- Exécution (étude des requêtes, versement des contributions) par la Confédération directement ou par les cantons, selon secteur.

Remarques complémentaires

Il faudrait varier la taxe en fonction des émissions des énergies taxées (taxe causale, dite aussi taxe circonstancielle) pour ne pas tomber dans l'impôt énergétique.

On peut douter qu'une taxe causale suffise pour internaliser les coûts externes de façon contrôlable. Contrairement à d'éventuelles injonctions ou interdictions, elle ne déploiera ses effets que progressivement. Il n'est pas possible de déterminer les taux et les activités frappées de la taxe sur un plan purement objectif. Le processus de décision politique serait très complexe. La poursuite simultanée des objectifs de financement et d'orientation risque de fournir des recettes inadaptées aux actions promotionnelles, aboutissant à des dépenses forcées.

Dans son rapport d'avril 1984 sur l'initiative énergétique, la Commission fédérale de l'énergie a étudié les effets d'un impôt énergétique à affectation spéciale et des subventions.

Description de la mesure

Des taxes d'incitation seraient prélevées sur le mazout de qualité moyenne et lourde (M-M/L) ainsi que sur le charbon.

Base de calcul: la teneur en soufre par tonne

Montant proposé: sur M-M/L à teneur S > 1 % (max. 3 %): Fr. 100.-/t
sur charbon, teneur S > 0,8 % (max. 2 %): Fr. x /t

Affectation du produit: Remboursement lors de l'utilisation de combustibles taxés, modulé en fonction de la dépollution prouvée des gaz de combustion.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

- Incitation à produire/importer et utiliser du M-M/L (teneur S $\leq$ 1 %) et du charbon (teneur S $\leq$ 0,6 %) en baissant les prix; incitation du gros consommateur à utiliser des combustibles taxés et à les dépolluer pour réduire ses coûts.
- Réduction des émissions de SO₂ imputables à l'emploi de M-M/L et de charbon (référence 1983): -35 % (3 ans après l'adoption de cette mesure), ou 12-15 % de toutes les émissions de SO₂.
- Le renchérissement du combustible pourrait entraîner un modeste processus de substitution et d'économie (env. 10 % de la consommation actuelle).

Autres effets positifs

Réduction de la dépendance vis-à-vis de l'étranger.

Effets négatifs

- Renchérissement: production de combustibles exonérés et dépollution des gaz de combustion.
- Une partie du produit de la taxe devrait être affectée au soutien des raffineries suisses (sécurité d'approvisionnement) au cas où leur compétitivité serait fortement battue en brèche.
- La réaction des importateurs et des raffineries suisses est incertaine. La dépollution des gaz exigeant des investissements supplémentaires, il se peut que l'acheteur se tourne davantage vers les qualités à faible teneur en soufre, réduisant d'autant l'éventail de l'offre, c'est-à-dire la sécurité d'approvisionnement.

Bases juridiques (conf./cant.)

Au niveau fédéral, cette mesure peut se fonder sur l'art. 24 septies et en partie sur l'art. 41 ter, 4e al., let. a, cst. La base légale devrait encore être créée.

Le droit fédéral interdit aux cantons de prélever une taxe sur les combustibles.

Compétence

- Prélèvement de la taxe par la Confédération dans les raffineries indigènes et chez les importateurs à la frontière (administration des douanes).
- Remboursement par la Confédération directement ou par les cantons.
- Les cantons seraient compétents pour fixer le montant du remboursement annuel. Comme la dépollution après-coup n'entre en ligne de compte que dans peu d'installations de grande envergure, l'effort administratif à fournir serait raisonnable.
- Remboursement supplémentaire de la taxe pour les investissements "dépolluants" consentis dans un certain délai (2 ans p.ex.); s'ajoutant à l'exonération ultérieure, éviterait la double charge.

Remarques complémentaires

- Pour le M-M/L, une taxe d'environ 100.- fr./t (+ 25 % du prix actuel) paraît indiquée.
- L'application du système implique un gros effort administratif. Il faut:
 - doser les remboursements de manière à ce que les émissions ne soient pas plus fortes qu'avec l'utilisation de combustible exonéré, sans dépollution;
 - calculer la taxe et les remboursements de façon à garantir que les gros consommateurs aient avantage à dépolluer, mais que le combustible non taxé revienne moins cher que celui qui est soumis à la taxe;
 - que le niveau des taxes et des remboursements s'adapte rapidement aux circonstances et aux découvertes;
 - que le produit des taxes corresponde au montant des remboursements, à la longue.

Description de la mesure

Octroi de subventions pour l'assainissement thermique de bâtiments anciens et pour le recours aux techniques énergétiques nouvelles.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Les possibilités d'économie d'énergie sont importantes, parce que 80 - 90 % des appartements de l'an 2000 sont déjà construits, que près de la moitié de la consommation d'énergie en Suisse est imputable aux besoins de chauffage et d'eau chaude et enfin, parce que des subventions permettront d'accélérer le rythme des rénovations. Les économies effectives dépendront largement des montants financiers disponibles et de la structure des programmes de subventions. Il n'est pas possible d'évaluer les progrès qui en résulteraient sur le plan de la pollution atmosphérique.

Autres effets positifs

- Création d'emplois
- Réduction de la dépendance à l'égard de l'étranger
- Consolidation de branches économiques nouvelles.

Effets négatifs

- Gros investissement administratif du fait de l'éparpillement des subventions
- Risque d'investissements malencontreux (selon l'ampleur et la structure du programme de subventions)
- Risque de dépasser les capacités de certaines branches, d'où une moins bonne qualité du travail et son renchérissement.

Bases juridiques (conf./cant.)

Conféd.: Au premier plan figure l'article constitutionnel sur la protection de l'environnement (art. 24septies cst.). Il autorise l'incitation financière, p.ex. des subventions pour l'assainissement des installations techniques et de l'enveloppe du bâtiment ainsi que pour le recours aux énergies renouvelables, peu polluantes, pour autant que de telles mesures visent d'abord à lutter contre la pollution atmosphérique. L'encouragement des économies d'électricité pourrait être adopté en vertu de l'article 24quater, 1er alinéa, cst. La base légale d'une telle mesure fait défaut.

Cantons: Les cantons peuvent subventionner les mesures d'économie et de substitution dans le domaine de l'énergie.

Compétence

- Législation et mise au point des prescriptions nécessaires par la Confédération.
- Exécution (étude et acceptation des requêtes de subvention) par la Confédération ou par les cantons selon le secteur et le versement des aides.

Remarques complémentaires

- Dans son rapport d'avril 1984 sur l'initiative énergétique, la Commission fédérale de l'énergie (CFE) a étudié les effets de subventions dans le domaine de l'énergie (interprétations restrictive et extensive de l'initiative). En cas d'acceptation de l'initiative, elle prévoit des subventions pouvant aller de 370 à 1'520 millions de francs par année pour des mesures d'économies et jusqu'à 190 millions par an pour les énergies nouvelles. L'aménagement des programmes pourra s'inspirer d'expériences faites dans le pays et à l'étranger (BE, DK, NL, RFA). La Confédération possède les compétences nécessaires pour adopter des prescriptions dont l'application est souvent plus efficace que celle des programmes de subventions.
- Le financement de subventions par la caisse générale de la Confédération ne répond pas au principe pollueur/payeur. Il serait préférable de l'assurer par un impôt sur l'énergie.
- Cette mesure exigerait de gros efforts de la branche construction/chauffage ainsi que de l'administration.

Description de la mesure

Octroi de dégrèvements fiscaux pour les investissements destinés à économiser l'énergie et pour le recours aux techniques énergétiques nouvelles dans le bâtiment.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Les économies d'énergie fossile réalisables par ce moyen ne sauraient être quantifiées et il ne faut pas les surestimer, parce que l'apport des pouvoirs publics n'interviendrait qu'après-coup et que les investissements bénéficiaires ne peuvent être soumis qu'à des conditions très générales. C'est pourquoi il n'est pas possible d'évaluer les progrès qui en résulteraient sur le plan de la pollution atmosphérique. L'adoption de cette mesure pourrait se faire rapidement et ses effets se feraient sentir de plus en plus nettement avec les années.

Autres effets positifs

- Création d'emplois
- Diminution de la dépendance vis-à-vis de l'étranger
- Renforcement de nouveaux secteurs économiques

Effets négatifs

Les dégrèvements fiscaux risquent de profiter surtout aux propriétaires immobiliers, en constituant ainsi une injustice sociale. De plus, ils sont criticables pour des raisons de systématique fiscale et parce qu'ils font perdre de l'argent aux collectivités publiques. Les effets n'en sont pas contrôlables et il paraît difficile de revenir en arrière si un jour de telles mesures ne se justifient plus.

Bases juridiques (conf./cant.)

Pour les dégrèvements fiscaux s'appliquant à nombre de mesures d'économie d'énergie ou de substitution, il existe une base constitutionnelle suffisante dans les quatre compétences fédérales immédiates à ce sujet (art. 24bis, 24quater, 24quinquies et 26bis) ainsi que dans les compétences partielles ou médiates (p.ex. art. 24septies, 27sexies, 31bis, 34sexies). Par contre, il n'y a pas de base légale pour des dégrèvements importants, allant au-delà du pouvoir d'appréciation en matière fiscale.

Les cantons peuvent octroyer des dégrèvements fiscaux généraux par le biais de leurs lois fiscales. Dans l'application des impôts fédéraux, ils sont tenus de respecter la marge de manœuvre qui leur est impartie.

Compétence

L'exécution ne paraît pas devoir soulever des problèmes nouveaux, ni pour la Confédération, ni pour les cantons.

Remarques complémentaires

Conformément aux recommandations de la conférence des directeurs cantonaux des finances en 1978, 24 cantons accordent des dégrèvements fiscaux d'une ampleur très inégale en faveur des investissements destinés à économiser l'énergie dans le bâtiment. Pour plus de détails, voir les fiches techniques de l'Office fédéral des questions conjoncturelles. On a renoncé, jusqu'ici, à prévoir des dispositions dans ce sens dans le projet de loi sur l'impôt fédéral direct et sur l'harmonisation de la fiscalité directe.

Titre:

Cautionnement et prêt à intérêt réduit dans le domaine de l'énergie

F 20

Description de la mesure

Octroi de garanties ou de prêts sans intérêt ou à taux d'intérêt réduit pour la réfection de bâtiments anciens et d'installations de chauffage existantes ainsi que pour des installations énergétiques actionnées par des énergies renouvelables et peu polluantes.

Financement à l'aide d'un impôt énergétique à affectation spéciale ou des ressources générales de la Confédération.

Mesure limitée dans le temps.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Comparativement à des contributions à fonds perdu, l'incitation financière est moins forte, bien que non négligeable, surtout en période de taux d'intérêts élevés. Economies impossibles à quantifier, dépendant de la durée d'application de la mesure. Ses effets dans la lutte contre la pollution atmosphérique ne sauraient être précisés.

Autres effets positifs

- Création d'emplois
- Réduction de la dépendance vis-à-vis de l'étranger
- Renforcement de nouveaux secteurs de l'économie

Effets négatifs

- Investissement administratif (selon l'aménagement des programmes)
- Risque d'investissements malencontreux
- Efficacité incertaine
- Risque de dépenses forcées lorsque les recettes provenant de taxes à affectation spéciale dépassent les besoins.

Bases juridiques (conf./cant.)

Conféd.: La base constitutionnelle fait défaut pour un impôt énergétique à affectation spéciale. La base légale fait défaut également pour l'octroi de prêts. Elle peut être créée en vertu des articles 24septies (mesures d'hygiène de l'air) et 24quater, 1er alinéa (économies d'électricité) cst.

Cantons: Les cantons peuvent octroyer des prêts sans intérêts.

Compétence

- Crédit-cadre de la Confédération (lors d'un financement à partir des ressources générales de la Confédération) ou rétrocession (lors d'un impôt énergétique à affectation spéciale).
- Etablir des programmes d'assainissement en collaboration avec la Confédération et les cantons.

Remarques complémentaires

Dans la perspective du principe pollueur/payeur, il serait inconséquent d'alimenter le fonds au moyen de la fiscalité générale. Il vaudrait mieux recourir à un impôt énergétique à affectation spéciale. Même dans ce dernier cas, le programme devrait être limité dans le temps.

Description de la mesure

Utilisation accrue de la production des centrales nucléaires par soutirage, transport et distribution d'une partie de leur chaleur à des fins de chauffage et industrielles.

Mise en valeur de la chaleur perdue (tours de refroidissement) par la mise en action de pompes à chaleur (chaleur à distance à basse température).

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Le soutirage de chaleur à partir des centrales nucléaires en service ou du futur projet de Kaiseraugst permettrait de remplacer chaque année 330'000 t de mazout extra-léger (6 % de la consommation finale en 1982), réduisant du même coup la pollution par les produits de combustion: les émissions de SO_2 diminueraient d'environ 2'000 t/année, celles de NO_x de 650 t/a.

Autres effets positifs

- Contribution au remplacement du pétrole, à la diversification et à la sécurité d'approvisionnement.
- Réduction des rejets de chaleur inemployés dans les centrales nucléaires.
- Marché de l'emploi: affermissement.

Effets négatifs

- Entraves à la circulation durant la pose des conduites de transport et de distribution.
- Eventuellement: renchérissement de la chaleur fournie (faible densité initiale de la demande, mesures d'économies, modifications à apporter aux centrales, etc.).
- Réduction de la puissance électrique des centrales nucléaires.

Bases juridiques (conf./cant.)

Conféd.: - Art. 24quinquies cst.: fourniture d'énergie par les centrales nucléaires, définition des zones alimentées en chaleur fournie par ces installations.

- Arrêté fédéral concernant la loi sur l'énergie atomique, art. 3, 4e al.: la fourniture de chaleur des centrales nucléaires, condition d'octroi de l'autorisation générale.
- Ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique (projet mai 1984): conf. aux art. 31-33 (mesures dans les régions exposées), év. obligation de raccordement.

Cantons: Promotion du chauffage à distance, év. subventions et obligation de raccordement.

Compétence

Cantons: planification, c'est-à-dire délimitation de zones, év. obligation de raccordement et subventions.

Conféd.: autorisation générale octroyée sous condition: fourniture de chaleur pour le chauffage.

Remarques complémentaires

- Cette mesure n'est guère réalisable sur une large échelle et dans un délai intéressant en l'absence d'autres interventions de l'Etat (subventions, obligation de raccordement).
- Efficacité à longue échéance seulement (10-20 ans).
- Mesure controversée du fait de l'impopularité du nucléaire.
- Obligation de raccordement: problèmes de politique réglementaire.
- Rentabilité aléatoire, surtout en cas de réduction de la demande de chaleur par suite d'économies.

Description de la mesure

Construction et exploitation d'une nouvelle centrale nucléaire destinée à réduire la consommation de mazout extra-léger.

Cette centrale de la classe de 900 MW_{el} produirait de l'électricité (800 MW_{el}) pour actionner des pompes à chaleur (PAC) tout en alimentant un réseau de chauffage à distance (CAD, par soutirage de 460 MW_{chal}).

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Rempl. de 1 mio de t/a mazout EL ayant	0,3 % S	0,13 % S
- par PAC, d'où recul du		
SO ₂ de t/a, env.	3500-5000	1500-2000
NO _x de t/a, env.	1000-1500	1000-1500
- par CAD, d'où recul du		
SO ₂ de t/a, env.	1400	600
NO _x de t/a, env.	450	450
Réduction totale (PAC+CAD)		
SO ₂ de t/a, env.	4900-6400	2100-2600
NO _x de t/a, env.	1450-1900	1400-1900

Autres effets positifs (voir aussi mesure F 21)

- Contribution à la diversification et à la sécurité d'approvisionnement.
- Le transport routier et ferroviaire de 1 million de t de mazout EL/a n'est plus nécessaire: moindre pollution de l'air et du sol, moins d'accidents.
- Marché de l'emploi: affermisement.

Effets négatifs (voir aussi mesure F 21)

- Il faudrait développer le réseau électrique dans certaines régions, du moins pour les basses tensions (coûts).
- Entraves à la circulation durant la pose du réseau de CAD.

Bases juridiques (conf./cant.)

Conféd.: - Art. 24quinquies cst.: fourniture d'énergie par les centrales nucléaires, définition des zones alimentées en chaleur fournie par ces installations.

- Arrêté fédéral concernant la loi sur l'énergie atomique, art. 3, 4e al.: la fourniture de chaleur des centrales nucléaires, condition de l'octroi de l'autorisation générale.
- Ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique (projet mai 1984): conf. aux art. 31-33 (mesures dans les régions exposées), év. obligation de raccordement.

Cantons: Promotion du chauffage à distance, év. subventions et obligation de raccordement.

Compétence

Cantons: - Planification, c'est-à-dire délimitation de zones, év. obligation de raccordement et subventions.

- Autorisation générale accordée sous condition: fourniture de chaleur pour le chauffage.

Remarques complémentaires

- Cette mesure n'est guère réalisable sur une large échelle et dans un délai intéressant en l'absence d'autres interventions de l'Etat (subventions, obligation de raccordement).
- Efficacité à longue échéance seulement (10-20 ans).
- Mesure controversée du fait de l'impopularité du nucléaire.
- Obligation de raccordement: problèmes de politique réglementaire.
- Rentabilité aléatoire, surtout en cas de réduction de la demande de chaleur par suite d'économies.
- Mesure extrême, dont la réalisation serait très difficile; "coûts" disproportionnés avec le "bénéfice" escompté.

Description de la mesure

Mise sur pied de nouveaux services d'orientation énergétique non commerciaux. Intention: la diffusion optimale de l'état actuel des connaissances en matière d'installations techniques et d'enveloppe des bâtiments (à l'usage des propriétaires, gérants, concierges et locataires).

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Il n'est pas possible de chiffrer les économies dues à l'orientation énergétique donnée. La mesure proposée est cependant un préalable important à une efficace réfection thermique (enveloppe et installations techniques) des maisons individuelles et des petits locatifs.

Autres effets positifs

- Matériels d'information et orientation non commerciale pour la réfection thermique des maisons individuelles et des petits locatifs ainsi que pour leur entretien.
- Effets positifs pour le consommateur et pour le secteur commercial
- L'orientation peut s'intensifier à brève échéance, parce que les structures requises sont généralement en place.
- Contribution aux économies d'énergie, donc à la sécurité d'approvisionnement.
- Dans beaucoup de communes, le délégué à l'énergie remplit des fonctions importantes: préparer l'assainissement des bâtiments publics, former les concierges, appliquer les lois cant. sur l'énergie, etc.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Conféd.: Constitution: - Art. 84 et 85, 102 et 103

- Art. 24septies (bois et énergies fossiles)

- Art. 24quater, 1er al. (électricité)

Loi: LPE (art. 6, 42)

Cantons:

compétents (dans l'orientation énergétique, veiller en particulier à respecter la LCI ainsi que l'art. 33 cst.).

Exécution/compétence

La plupart des cantons se sont dotés d'un service de l'énergie depuis quelque temps déjà.

Ce service est compétent, avec les communes, pour mettre sur pied des centres locaux et régionaux en les intégrant dans la politique ambiante.

Remarques complémentaires

Depuis 1980, l'Office fédéral de l'énergie soutient, avec le concours des cantons, des communes et des régions, la création de centres d'orientation énergétique et leur fonctionnement: les communes désireuses de mettre sur pied un tel service public reçoivent la documentation disponible ainsi que du matériel. La Confédération se borne à fournir aux conseillers un appui technique. A ce jour, 50 centres locaux ou régionaux ont été créés, formant un réseau développable à volonté.

Le niveau de formation des conseillers en énergie est très inégal. Cela implique une démarche en plusieurs phases: il s'agit d'abord de consolider les centres locaux et régionaux. La question de savoir s'il faut en créer d'autres se posera ensuite. En 1984/85, un ensemble de données permettant de répondre simplement à des questions de détail viendra compléter la documentation.

Titre: Limitation des émissions industrielles de SO₂,
NO_x, HCl et HC

I 1

Description de la mesure

Publication et exécution de prescriptions aux fins de réduire les émissions pour toutes substances déterminantes en matière de pollution atmosphérique et pour les différents genres d'installations selon l'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique (projet en procédure de consultation, mai 1984). L'ordonnance citée permettra d'imposer la mise en état des anciennes installations et leur adaptation en fonction de l'état le plus récent de la technique, afin que leurs gaz de combustion soient moins polluants.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Les charges directe et indirecte des substances qui polluent l'air et la forêt (pluies acides, ozone) seront réduites.

	HCl	SO ₂	NO _x	HC
Réduction estimée grâce aux mesures prises à la production ou lors de la combustion (tonnes/année)	10'000	10'000	500	30'000
Nombre d'années	3	2	10	10

Autres effets positifs

Les mesures qui entraînent une réduction de la quantité de SO₂ et de HC se fondent en majeure partie sur la technique de récupération et de ce fait, elles conduisent à une production plus rentable et qui ménage les matières premières.

Effets négatifs

Frais supplémentaires

Bases juridiques (conf./cant.)

Constitution fédérale:	art. 24septies
Loi sur le travail:	art. 6
Loi sur la protection de l'environnement:	art. 12, 1er al., let. a, b, c art. 16, 1er al. art. 36
Ordonnance sur la lutte contre la pollution:	art. 3 à 10 (projet soumis à la procédure de consultation en mai 1984)
Lois cantonales sur l'hygiène de l'air	

Compétence

En vertu de l'art. 41 de la loi sur le travail, l'exécution incombe aux cantons. En vertu de l'art. 36 de la loi sur la protection de l'environnement, la compétence d'exécution pour les prescriptions limitant les émissions incombe aux cantons.

Remarques complémentaires

Description de la mesure

Transformation de 40 usines d'incinération des déchets dans le but que toutes celles de notre pays soient conformes à l'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique (projet soumis en mai 1984 à la procédure de consultation). Ces mesures permettront de réduire de beaucoup les métaux lourds toxiques et surtout les rejets de gaz chlorhydrique et de fluorure d'hydrogène. L'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique régleme aussi le contrôle et la surveillance des installations.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

L'air est déchargé d'env. 9'000 t de gaz chlorhydrique et de 50 t de fluorure d'hydrogène par année. La mesure peut être réalisée immédiatement et devenir efficace en l'espace de 3 à 5 ans pour l'ensemble de la Suisse.

Autres effets positifs

Le respect des valeurs limites d'émissions établies dans l'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique conduit à une diminution des émissions annuelles de métaux lourds d'env. 80 t pour le plomb et le zinc, 4 t pour le mercure et 1 t pour le cadmium; les odeurs incommodantes en sont également réduites.

La surveillance permanente de paramètres appropriés permet à l'exploitant une gestion optimale de l'installation.

Effets négatifs

Frais supplémentaires

Bases juridiques (conf./cant.)

Constitution fédérale:	art. 24septies
Loi sur le travail:	art. 6
Loi sur la protection de l'environnement:	art. 12, 1er al., let. a art. 16, 1er al. art. 36 art. 45
Ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique:	art. 3 à 10 art. 21 à 24 (projet soumis à la procédure de consultation en mai 1984)

Compétence

En vertu de l'art. 41 de la loi sur le travail, l'exécution incombe aux cantons.

En vertu de l'art. 36 de la loi sur la protection de l'environnement, la compétence d'exécution pour les valeurs limites d'émissions, les contrôles et la surveillance incombe aux cantons.

Remarques complémentaires

Les composés de chlore et de fluor éliminés des gaz de combustion finissent par aboutir dans les eaux, toutefois non sous forme d'acides comme c'est le cas pour l'air, mais comme sels neutres. Considérée sur l'ensemble du pays, la charge supplémentaire de sel dans les eaux est négligeable. Il est cependant nécessaire d'examiner soigneusement la question cas par cas en tenant compte des conditions locales.

Description de la mesure

Adaptation à court terme des installations industrielles aux exigences de l'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique (soumise en mai 1984 à la procédure de consultation). Attendu que, dans ce cas, les délais d'assainissement ne sont plus liés au critère d'économiquement supportable l'Etat accorde, dans les cas pénibles, des appuis financiers directs jusqu'à un taux maximum de l'investissement exigé. Pour l'application des mesures dans les cas pénibles, il y aura lieu de se fonder sur le principe de la répartition des charges sur l'ensemble de la communauté.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

On peut escompter les réductions d'émissions suivantes:

	HCl	SO ₂	NO _x	HC
Réduction estimée grâce aux mesures prises à la production ou lors de la combustion (tonnes / année)	10'000	10'000	500	30'000
Nombre d'années	2	2	5	5

Autres effets positifs

Il faut s'attendre à une diminution des émissions d'autres polluants tels que poussières, métaux lourds et fluore d'hydrogène.

Les mesures qui entraînent une réduction de la quantité de SO₂ et de HC se fondent en majeure partie sur la technique de récupération et de ce fait, elles conduisent à une production plus rentable et qui ménage les matières premières.

Effets négatifs

Les appuis financiers qui se fondent sur le principe de la répartition des charges sur l'ensemble de la communauté représentent des dérogations au principe de causalité. Il en résulte des distorsions de la concurrence. La définition des cas de rigueur devrait susciter des difficultés. On court le risque, faute de temps, de choisir des solutions qui ne soient pas optimales des points de vue économique et écologique.

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi sur la protection

de l'environnement:

art. 16, 1er et 4e al.

art. 36

Ordonnance sur la lutte

contre la pollution

atmosphérique:

art. 32, 2e al. (projet en procédure de
consultation, mai 1984)

Lois cantonales de promotion économique.

Compétence

En vertu de l'art. 36 LPE, la compétence d'exécution de la partie des mesures (assainissement à brève échéance) se fondant sur la protection de l'environnement incombe aux cantons. Ces derniers sont également responsables d'éditer et d'exécuter des lois cantonales visant à promouvoir l'économie, voire à adapter des lois existantes (aide financière dans des cas pénibles).

Remarques complémentaires

Description de la mesure

Afin de pouvoir prendre à temps des mesures pour lutter contre les dégâts et leurs conséquences, il est indispensable d'observer l'évolution des dégâts de façon permanente et selon des critères scientifiques.

On a, dans un premier temps, mis sur pied un programme immédiat, comprenant d'une part une enquête menée auprès des services forestiers et d'autre part des analyses d'aiguilles. Les résultats de cette enquête ont été publiés en février 1984. Une partie des résultats des analyses sont également disponibles.

Le Conseil fédéral a alloué une somme de 17 millions de francs à un projet Sanasilva (1984-87) qui a pour objet d'établir un réseau national permettant d'évaluer l'état de santé de la forêt suisse selon des critères uniformes et des méthodes scientifiques. L'Office fédéral des forêts a élaboré ce projet en collaboration avec l'IFRF et l'EPFZ. L'IFRF se chargera de sa mise en oeuvre avec l'aide de services tiers.

Les études et les mesures peuvent être réparties en différents domaines: perfectionnement des méthodes d'évaluation des dégâts en forêt, recensement des maladies causées par des facteurs biotiques, mesure de la pollution atmosphérique, prises de vue à l'infrarouge, étude des techniques de récolte du bois, protection du bois, entreposage du bois, sylviculture et gestion des entreprises.

Autres effets positifs

L'observation permanente selon des critères objectifs et des paramètres uniformes permet de faire de meilleures comparaisons. Les changements sont perçus plus clairement, ce qui permet de prendre des mesures mieux appropriées.

Les différentes études et mesures serviront d'instrument de travail et de point de référence au moment de prendre des mesures.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Arrêté du Conseil fédéral du 16 octobre 1956 concernant la protection des forêts. Décision du Conseil fédéral du 3 octobre 1983 (création d'une commission de coordination).

Exécution

- Une commission du Département de l'intérieur coordonnera l'utilisation des moyens promis.
- Un comité composé de trois experts, représentant l'OFF, l'EPFZ et l'IFRF, et des inspecteurs forestiers cantonaux est chargé de vérifier et de coordonner les conceptions partielles.
- Le projet "SANASILVA" a été approuvé le 18 janvier 1984 par la commission du DFI sur proposition de l'OFF.
- Les moyens nécessaires sont inscrits au budget 1985 et dans les plans financiers de 1986 et 1987. Un supplément a été accordé pour 1984.

Remarques complémentaires

- Le projet Sanasilva sera combiné ultérieurement avec l'Inventaire forestier national (IFN).
- L'IFN, en tant qu'enquête par échantillonnage, n'est pas un instrument indiqué pour l'observation, en particulier en raison des intervalles de trois ans entre les relevés et d'un manque de possibilités de comparaison. Les informations de l'IFN peuvent cependant compléter les résultats de Sanasilva.
- Différents cantons procéderont à leurs propres relevés en complément à l'enquête portant sur l'ensemble de la Suisse.

Description de la mesure

L'Inventaire forestier national suisse constitue une solide base pour la politique forestière au niveau de la Confédération. Seules des connaissances étendues sur l'état et l'évolution de la forêt suisse, acquises en appliquant des critères uniformes, permettent à la Confédération, et finalement aux cantons, de vérifier l'efficacité de leur activité et de revoir éventuellement leurs objectifs.

Au cours de trois années (1983-85), différentes données relatives à la forêt suisse seront recueillies par échantillonnage et interprétées. Une première publication des résultats se rapportant à l'ensemble de la forêt suisse est prévue pour fin 1986.

Réduction escomptée de la pollution atmosphériqueAutres effets positifs

Les différentes données fournies par les relevés, telles que la composition des peuplements, l'état de la forêt, la régénération, la stabilité des peuplements, le matériel sur pied, la desserte, représentent une condition importante pour les futures mesures de politique forestière.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Arrêté du Conseil fédéral du 12 août 1981

Exécution

Les aspects scientifiques et techniques de l'inventaire sont confiés à l'Institut fédéral de recherches forestières. L'Office fédéral des forêts est chargé d'en épauler la réalisation et d'assurer la coordination entre tous les milieux intéressés. L'arrêté du Conseil fédéral du 12 août 1981 attribue une somme de 6,5 milliards de francs, répartie sur 5 ans, pour le financement de la part revenant à la Confédération.

Remarques complémentaires

Description de la mesure

Les différents projets de recherche partent de la notion "Bois, source d'énergie et matière première renouvelable".

Réduction escomptée de la pollution atmosphériqueAutres effets positifs

Cela doit permettre à l'économie suisse des forêts et du bois de mieux répondre aux besoins d'approvisionnement de notre pays.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la recherche, art. 6, 2e al. (programmes nationaux de recherche)

Exécution

Le Conseil fédéral a approuvé le plan d'exécution en mai 1982.

Remarques complémentaires

Dans la mesure du possible, les travaux de recherche seront axés sur la nouvelle situation.

Description de la mesure

En font notamment partie:

- Mesures visant à prévenir les dégâts et à lutter contre leurs effets secondaires (cf. arrêté fédéral sur des subventions à des mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts).
- Essais de fumure des forêts sous contrôle scientifique.
- Information plus poussée sur les traitements sylvicoles.
- Efforts en vue de limiter les retombées économiques pour les propriétaires de forêt et l'industrie du bois en cas de pertes de qualité du bois exploité.
- Intensification des efforts de sélection d'essences forestières résistantes.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Autres effets positifs

Fournit d'importantes informations pour agir en fonction des nouvelles conditions.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Arrêté du Conseil fédéral du 16 octobre 1956 concernant la protection des forêts

Arrêté fédéral du 4 mai 1984 sur des subventions à des mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts

Exécution

Dès 1985, la Confédération allouera une somme de 1 million de francs par année à l'établissement de données de base et à la coordination.

Remarques complémentaires

Titre: Collaboration internationale en matière de
sylviculture

D 5

Description de la mesure

Participation et collaboration plus poussées au sein d'organisations internationales qui s'occupent de problèmes relevant de l'économie des forêts et du bois ainsi que de questions de sylviculture.

Plus de contacts bilatéraux avec les services forestiers étrangers; échange d'expériences, en particulier avec la France, la République fédérale d'Allemagne et l'Autriche.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Autres effets positifs

Cet échange de vues souhaitable permet une coordination entre les divers pays; il est ainsi aussi possible de s'appuyer sur les résultats d'expériences fondamentales déjà effectuées à l'étranger.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Exécution

Il convient de procéder à une concertation claire sur le plan national et de désigner des délégués. Les organisations suivantes sont notamment à considérer:

- Commission européenne des forêts de la FAO et groupes de travail
- Comité du bois de la Commission économique européenne (ECE) et groupes de travail
- IUFRO
- Conseil de l'Europe
- OCDE, Comité de l'environnement
- En outre, contacts bilatéraux avec les Etats voisins

Remarques complémentaires

Même si les pays ont des besoins différents, les données fondamentales restent néanmoins les mêmes. Tout encouragement, si petit soit-il, est déjà précieux.

Titre: Extension du réseau NABEL et développement des méthodes de mesures	D 6
---	-----

Description de la mesure

Le réseau national d'observation des polluants atmosphériques (NABEL) se compose actuellement de 8 stations/postes de mesure, qui enregistrent et surveillent constamment les immissions atmosphériques. Ce réseau d'observation devra être élargi des points de vue technique et scientifique.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

- directe: aucune
- indirecte: condition indispensable pour observer la charge polluante dans l'atmosphère et pour constater quelles sont les tendances en la matière.

Autres effets positifs

- Condition préalable pour la mise en oeuvre du programme national de recherche 14 et 14+
- Mesures effectuées à des emplacements plus ou moins exposés, possibilités de faire des comparaisons, surveillance de l'évolution des polluants atmosphériques
- Moyen de fixer les priorités en ce qui concerne les mesures à prendre pour lutter contre la pollution atmosphérique
- Condition essentielle pour la détermination de valeurs limites

Effets négatifs

Frais d'infrastructure et de personnel.

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi fédérale sur la protection de l'environnement, art. 44, 1er al.

Compétence

Les mesures et le traitement des données sont effectués par l'EMPA à Dübendorf.

Remarques complémentaires

Le programme national de recherche 14 prévoit la création de 3 stations de mesure supplémentaires. Lors de la deuxième extension du projet, il serait utile de mettre en place 5 à 8 nouvelles stations.

Description de la mesure

Le programme national de recherche 14 "Cycle et pollution de l'air en Suisse" a été complété par un programme additionnel "Dégâts aux forêts et pollution atmosphérique en Suisse". La recherche se concentre notamment sur les méthodes de recensement des dégâts aux forêts et du rôle que jouent l'emplacement et les influences du milieu. Le crédit alloué s'élève à 6 millions de francs.

Réduction escomptée de la pollution atmosphériqueAutres effets positifs

- Meilleure compréhension des rapports existant entre les "Dégâts aux forêts et la pollution atmosphérique".
- Amélioration des méthodes de recensement des dégâts.
- Meilleure connaissance des données essentielles pour la lutte contre les dégâts.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la recherche, art. 6, 2e al.
(programmes nationaux de recherche)

Exécution

Les requérants avaient la possibilité, jusqu'au 31 mai 1984, de remettre une esquisse de projet au Fonds national. Ces esquisses sont évaluées et coordonnées par une Commission d'experts nommée par le Conseil de la recherche du Fonds national. La durée du programme est fixée à quatre ans.

Le Conseil fédéral a approuvé le plan de mise en oeuvre le 15 février 1984.

Remarques complémentaires

Coordination avec d'autres activités. Le PNR 14+ reçoit un soutien financier supplémentaire, d'une valeur de 5,9 millions de francs, des organes fédéraux (OFPE et ISM) faisant des recherches dans ce même domaine.

Titre: Programme de recherche sur les conséquences
des pluies acides

D 8

Description de la mesure

Elaboration d'un programme de recherche destiné à l'étude des effets des pluies acides.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Le programme de recherche en soi n'améliore pas la qualité de l'air. En revanche, il permet d'établir des données fondamentales plus précises qui, elles, permettront de prendre des mesures plus efficaces et plus appropriées pour lutter contre la pollution atmosphérique.

Autres effets positifs

Effets négatifs

Entraîne des dépenses.

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi fédérale sur la protection de l'environnement, art. 49.

Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la recherche, art. 6 et 8.

Compétence

Fonds national

Remarques complémentaires

- Il faut éviter que les programmes de recherche empêchent la mise en oeuvre des mesures nécessaires, sous prétexte que ces recherches ne sont pas terminées.
- Les problèmes dus aux pluies acides et les effets de ces précipitations sont aussi examinés dans le cadre du programme national de recherche 14+.

Description de la mesure

Elaboration d'un programme de recherche qui s'attachera à l'analyse des polluants et de leurs conséquences pour la forêt.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Le programme de recherche en soi n'améliore pas la qualité de l'air. En revanche, il permet d'établir des données fondamentales plus précises qui, elles, permettront de prendre des mesures plus efficaces et plus appropriées pour lutter contre la pollution atmosphérique.

Autres effets positifs

Effets négatifs

Entraîne des dépenses.

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi fédérale sur la protection de l'environnement, art. 49.

Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la recherche, art. 6 et 8.

Compétence

Fonds national

Remarques complémentaires

- Il faut éviter que les programmes de recherche empêchent la mise en oeuvre des mesures nécessaires, sous prétexte que ces recherches ne sont pas encore terminées.
- L'analyse des polluants et de leurs conséquences pour la forêt constitue l'un des objets primordiaux du programme national de recherche 14 +.

Description de la mesure

Compléter les enquêtes du projet Sanasilva par d'autres, à effectuer hors des forêts (enquêtes à réaliser à l'aide de certains bio-indicateurs, tels que les lichens et les champignons; enquêtes sur les dommages aux bâtiments).

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Les enquêtes elles-mêmes n'apporteront aucune amélioration de la qualité de l'air. Mais elles permettront d'améliorer les bases de décision et, par là, de prendre des mesures plus efficaces contre la pollution atmosphérique.

Autres effets positifs

Progrès dans le développement des bioindicateurs et dans le domaine des analyses touchant à l'économie de l'environnement.

Effets négatifs

Charge financière

Bases juridiques (conf./cant.)

Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement, art. 44

Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la recherche, art. 6 et 8

Loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage.

Compétence

Fonds national

Remarques complémentaires

- Il ne faudrait pas qu'à cause d'enquêtes en cours, des mesures indispensables ne puissent être prises simplement parce que les données de base ne sont pas complètes.
- Les programmes de recherche nationaux l4 et l4+ prévoient déjà de telles enquêtes.

Description de la mesure

Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance du 13 novembre 1979, entrée en vigueur le 16 mars 1983 et ratifiée par la Suisse le 6 mai 1983.

Principe fondamental: les Parties contractantes s'efforceront de limiter et, autant que possible, de réduire la pollution atmosphérique. Un Organe exécutif veille à l'application de la Convention. Les Parties s'engagent à élaborer des stratégies efficaces, y compris des systèmes de gestion de la qualité de l'air, en recourant notamment aux meilleures technologies possibles à condition qu'elles soient en même temps économiquement supportables.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

- Réduction sensible des émissions de SO_2 . La Suisse attend une réduction de 30 % d'ici à 1993.
- Des recommandations ou des décisions en vue d'une réduction sensible des oxydes d'azote au niveau régional pourraient également être envisagées.

Autres effets positifs

- Etudes approfondies sur les retombées et les transports de composés sulfureux et autres polluants atmosphériques (NO_x , métaux lourds). Ces études représenteront les bases pour les décisions ou les recommandations.
- Etudes sur les techniques pour combattre les émissions de SO_2 ; analyses coûts-utilité.
- Renforcement du Programme de surveillance continue et d'évaluation du transport à grande distance des polluants atmosphériques en Europe (EMEP).

Effets négatifs

L'élargissement envisagé de la Convention de Genève pourrait avoir des implications financières. De nombreux pays contractants sont favorables à un renforcement de la Convention par des protocoles additionnels à caractère contraignant.

Bases juridiques (conf./cant.)

Convention de Genève, 1979; a force de loi pour la Suisse depuis août 1983. Les normes obligatoires qui pourraient être décidées revêtraient la forme d'accords internationaux (protocoles); elles seraient à ratifier par les Chambres fédérales.

Exécution

L'organe exécutif de la Convention se réunit chaque année. La Suisse est représentée dans plusieurs groupes de travail. La Confédération est chargée de la mise en oeuvre de la Convention.

Remarques complémentaires

Deux conférences au niveau ministériel ont eu lieu; une en mars 1984 au Canada et l'autre en juin de la même année à Munich.

Description de la mesure

Groupe de travail transport et environnement; Comité de l'environnement de l'OCDE

Le but du projet est de promouvoir des politiques de transport compatibles avec l'environnement. Une bonne partie des travaux concerne les relations entre les transports (notamment les transports routiers) et la pollution de l'air. Il s'agira en particulier d'évaluer des modifications techniques favorables à l'environnement.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Les travaux devraient se présenter sous la forme d'études sur:

1. Les contraintes exercées sur l'environnement par les moyens de transport.
2. Les innovations dans le domaine des transports publics urbains.
3. Les modifications techniques des véhicules routiers et de l'infrastructure (routes).

Autres effets positifs

Cette activité pourrait déboucher sur des recommandations au sujet de nouvelles normes internationales pour les gaz d'échappement, y compris l'introduction d'essence sans plomb.

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Les travaux de l'OCDE aboutissent soit à des recommandations, que les Etats membres doivent mettre en oeuvre par le biais de leurs propres législations, soit à des décisions qui lient directement les Etats membres. Tant les recommandations que les décisions peuvent donc avoir des effets sur notre propre législation.

Exécution

Plusieurs départements sont associés aux activités de ce groupe de travail.

Remarques complémentaires

La Suisse cofinance le projet avec les USA, la Suède et les Pays-Bas. Les études serviront de base à des recommandations, ou à des décisions, qui pourraient être approuvées par les Etats membres. Elles devraient être traitées lors de la Conférence des ministres de l'environnement de l'OCDE en juin 1985.

Titre: Pollution atmosphérique transfrontière: prélèvement de taxes	D 13
---	------

Description de la mesure

Prélèvement de taxes dans les différents pays en fonction de leur pollution atmosphérique; utilisation de ces fonds aux fins de remédier aux dommages causés par la pollution atmosphérique transfrontière.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Au premier plan des substances toxiques transportées sur de longues distances, citons les "pluies acides", dont une grande quantité est importée en Suisse. Selon le montant de la taxe, et si son prélèvement est proportionnel à la pollution engendrée, on pourrait alors s'attendre à une amélioration de la situation, bien qu'une quantification ne soit pas réalisable sans un modèle concret. De même, il ne saurait être question d'établir un pronostic sur une réduction possible de la pollution de l'air d'origine essentiellement indigène générée par le polluant primaire qu'est le SO_2 .

Autres effets positifs

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Constitution fédérale, art. 24septies

Pas de base légale

Compétence

Conception et surveillance par un comité international.

Prélèvement des taxes par la Confédération.

Remarques complémentaires

Les chances de voir se réaliser des propositions sont très faibles. Il faudrait par exemple non seulement parvenir à un accord sur les substances devant être prises en considération et sur le bilan des transferts (importations/exportations), mais encore sur le montant des taxes, la manière de les prélever, ainsi que les dommages provoqués dans chaque pays par la quantité de polluants atmosphériques importée. Des discussions se sont déjà déroulées à l'OCDE sur des modèles similaires, mais la majorité des pays les ont par la suite considérés comme impossibles à mettre en pratique.

Description de la mesure

Développer le recyclage de matériaux d'emballage, éventuellement en introduisant un système de consigne qui motive le consommateur à rapporter les récipients.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Les matières premières n'étant généralement pas recyclables, les explications ci-après concernent uniquement le recyclage des matériaux d'emballage. Il n'est cependant pas possible de quantifier les effets de mesures formulées de manière si générale.

En obligeant à reprendre les emballages, il est possible d'encourager le recyclage ou la réutilisation. Comme on le sait, le prélèvement d'une consigne encourage la récupération. Dans la plupart des cas, il faudrait accorder la préférence aux récipients réutilisables par rapport aux récipients à jeter, même si ces derniers sont recyclables.

Autres effets positifs

Respect des ressources naturelles.

Diminution de la pollution des eaux.

Effets négatifs

La réutilisation des récipients et emballages peut avoir des conséquences économiques dans ce sens que la production de tels récipients enregistre un recul.

Bases juridiques (conf./cant.)

Constitution fédérale: art. 24septies

Loi fédérale sur la protection de l'environnement: art. 32, 4e al., let. a, c, d.

Compétence

Au sens de l'art. 32 LPE, 4e al., let. c, le Conseil fédéral peut prescrire le recyclage de certains déchets. En choisissant le terme de "certains déchets", le législateur n'avait pas pour but d'interdire le recyclage, mais bien au contraire d'édicter des prescriptions dans des cas bien précis. Il importe que le recyclage des déchets pollue moins l'environnement que l'élimination. On effectuera donc préalablement toutes les études nécessaires.

La mise en application incomberait aux cantons.

Remarques complémentaires

Pour chaque mesure concrètement envisagée, il faudrait calculer la réduction possible des émissions.

Le rapport "Bilan écologique des matériaux d'emballage" (cahiers de l'environnement no 24, OFPE, Berne 1984) pourra servir de base aux travaux. Il comporte des données fondamentales sur la charge écologique engendrée par la production des matériaux d'emballage les plus fréquents. Si les charges dues aux transports, à l'entreposage etc. devaient être élevées, elles devraient alors être également prises en considération.

Vu l'importance des produits importés une question est primordiale: faut-il ou non tendre à une appréciation globale, c'est-à-dire prendre en considération toutes les émissions possibles dues à la production de matériaux d'emballage ou ne retenir que celles concernant la Suisse.

Titre: Etude de l'impact des produits sur l'environnement	D 15
---	------

Description de la mesure

La mesure prévoit de soumettre à une étude d'impact sur l'environnement les produits tels que les substances, les appareils, les véhicules etc. avant de les mettre sur le marché. Les équipements nécessaires à la fabrication de ces produits devront eux aussi être soumis à cette étude. Sous certaines conditions, ces équipements devront être soumis à l'étude d'impact sur l'environnement au sens de l'art. 9 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE).

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

En l'absence de toute documentation à ce sujet, il est impossible de fournir des indications. Une amélioration de la qualité de l'air dépendra premièrement d'une éventuelle diminution de la consommation d'énergie lors de la fabrication et de l'utilisation des produits soumis à l'étude d'impact.

Autres effets positifs

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Pour une étude intégrale de l'impact des produits sur l'environnement, il n'existe aucune base légale. Des prescriptions d'exécution de la loi sur la protection de l'environnement sont en préparation pour certains produits bien définis (voir remarques complémentaires).

Compétence

Confédération

Remarques complémentaires

- Le plus urgent consiste à informer systématiquement producteurs et consommateurs des moyens pour la fabrication et l'utilisation de produits aptes à respecter les besoins de l'environnement.
- Les prescriptions d'application suivantes incluent en partie l'étude de l'impact des produits sur l'environnement:
 - . Ordonnance sur les substances dangereuses pour l'environnement: elle régit l'évaluation de la compatibilité des substances sur l'environnement, la manipulation de substances pouvant mettre en danger l'environnement et, indirectement par le biais de celui-ci, l'homme. Elle s'appuie en majeure partie sur les contrôles autonomes effectués par le fabricant du produit.
 - . Expertise des types et marque d'épreuve des véhicules, des chaudières etc.
- Lors de la réunion tripartite des 29 et 30 août 1984 à Lucerne, il a été question d'un "sigle environnement". L'Autriche, la RFA et la Suisse ont l'intention d'encourager un tel sigle.

Description de la mesure

Accorder à l'Office fédéral de la protection de l'environnement le personnel et les ressources financières dont il a besoin pour pouvoir agir rapidement.

Un nombre raisonnable de collaborateurs et des ressources financières suffisantes sont indispensables pour élaborer, adopter et exécuter rapidement et efficacement les mesures nécessaires.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Il n'existe pas de corrélation directe entre la qualité de l'air et le nombre des collaborateurs ou l'importance des ressources financières. Mais il convient cependant d'admettre qu'un supplément de personnel et des ressources financières a pour effet d'augmenter l'efficacité d'un office qui, en raison du volume de travail considérable auquel il doit faire face, a atteint le seuil de sa capacité de production.

Autres effets positifs

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

La Confédération est actuellement confronté au blocage des effectifs du personnel et à une politique d'épargne.

L'attribution de postes permanents est en principe possible lorsque dans le département, on a pu renoncer à un nombre équivalent d'emplois.

En dépit de sa politique d'épargne, le Conseil fédéral a prévu le 3 octobre 1983 de débloquer, pour une durée de quatre ans, un crédit spécial de 26,9 millions de francs pour lutter contre le dépérissement des forêts. Ce crédit permet également de rémunérer le personnel auxiliaire.

Compétence

Tout supplément de personnel doit être demandé au secrétariat général du DFT. Les ressources financières supplémentaires sont en principe à adresser avec le budget annuel ordinaire; il est possible d'obtenir des crédits complémentaires dans des cas exceptionnels et dûment justifiés.

Le crédit spécial cité en faveur de la lutte contre le dépérissement des forêts peut être demandé pour 1984 à l'aide d'un crédit complémentaire et pour les années 1985 à 1987 par la voie du budget ordinaire.

Remarques complémentaires

- Dans le domaine du dépérissement des forêts, les compétences sont en partie aussi du ressort d'autres offices fédéraux (LFF). En outre, la nouvelle loi sur la protection de l'environnement sera appliquée essentiellement par les cantons. Par conséquent, il faudrait également mettre à leur disposition le personnel et les ressources financières supplémentaires nécessaires à l'exécution de leur tâche. Ceci est également valable pour les stations de recherches et les instituts universitaires.
- Déjà dans sa réponse du 6 octobre 1982 à l'interpellation Riesen, le Conseil fédéral relevait: "Compte tenu de la situation (il faut entendre ici l'élargissement des tâches incombant à la Confédération dans le domaine de la protection de l'environnement lors de débats parlementaires concernant le projet de la loi y relatif, l'accroissement rapide des nouvelles données du problème, les nouveaux travaux de coordination dans les secteurs de l'administration et de la recherche), le Conseil fédéral devra examiner dans le message la possibilité d'une augmentation équitable des places de travail citées, en particulier en ce qui concerne l'Office fédéral de la protection de l'environnement, mais également dans d'autres offices fédéraux à qui sont confiées des tâches d'exécution".
- Cf. également la question ordinaire Bauer du 15 décembre 1983.

Titre: Mise en vigueur de la loi sur la protection de l'environnement	D 17
---	------

Description de la mesure

La loi sur la protection de l'environnement a été adoptée par les Chambres fédérales le 7 octobre 1983. Elle entre en vigueur le 1er janvier 1985 (décision du Conseil fédéral du 12 septembre 1984).

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique ne regressera pas du fait de la loi sur la protection de l'environnement, mais bien du fait de l'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique. Cette ordonnance a déjà été soumis à la procédure de consultation.

Autres effets positifs

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Art. 24septies cst.

Exécution

Conseil fédéral

Remarques complémentaires

Description de la mesure

Formation d'un état-major de crise auquel seront confiées les tâches suivantes:

- établir un inventaire des dangers imminents, susceptibles de porter atteinte à l'environnement;
- informer et conseiller en permanence le Conseil fédéral sur les mesures de nature législative ou administrative devant être prises d'urgence.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Cet état-major de crise ne contribuera véritablement à l'amélioration de la qualité de l'air que s'il parvient à faire prendre des décisions plus rapides et plus efficaces.

Autres effets positifs

Effets négatifs

Besoin en personnel et charges financières, gonflement administratif, problèmes de coordination avec d'autres services fédéraux, période d'initiation au travail.

Bases juridiques (conf./cant.)

Propre compétence en matière d'exécution.

Compétence

Conseil fédéral

Remarques complémentaires

L'Office fédéral de la protection de l'environnement est le service spécialisé de la Confédération pour les questions d'environnement. Dans cette fonction, il coordonne également les mesures de lutte contre le dépérissement des forêts. C'est pourquoi il n'est pas nécessaire de créer un autre organe consultatif ou de coordination.

Description de la mesure

- Informer sur la situation et l'évolution de l'environnement et sur les dangers de la pollution.
- Développer une attitude positive à l'égard de l'environnement et de sa protection;
- Diffuser des connaissances scientifiques élémentaires sur la situation et l'évolution de l'environnement et sur les dangers de la pollution;
- Développer une aptitude générale à se comporter d'une manière consciente et responsable à l'égard de l'environnement (informer, créer un sentiment de responsabilité, motiver);
- Développer des capacités d'action spécifiques pour les spécialistes de l'environnement;
- Acquérir et transmettre des connaissances scientifiques dans le domaine de l'environnement.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

- Comme mesure directe de lutte contre le déperissement des forêts, il n'est pas possible d'évaluer la marge d'amélioration. Mais, comme le déclarer le message relatif à la loi sur la protection de l'environnement: "La protection de l'environnement ne se fait pas seulement à coup d'interventions étatiques; sa réalisation efficace et complète implique une mentalité positive, généralisée, procédant de la participation nécessaire et indispensable du public". Education et information sont dès lors indispensables.
- Comme mesure indirecte, l'éducation et l'information en faveur de l'environnement constituent le moyen de faire comprendre les dispositions légales et de promouvoir l'application et le respect des prescriptions qu'elles contiennent.

Autres effets positifs

Effets négatifs

Bases juridiques (conf./cant.)

Education environnementale: Les cantons sont souverains en matière scolaire, sauf en ce qui concerne les écoles professionnelles et les écoles polytechniques fédérales. En outre, la Confédération exerce une certaine influence dans le domaine des gymnases par le biais de l'ordonnance sur la reconnaissance de certificats de maturité. Les cantons souhaitent que la Confédération fournisse aux écoles du matériel d'information et des moyens didactiques dans le secteur de l'éducation environnementale (Conférence de coordination pour la science et la recherche, 13 janvier 1982).

Information-conseil: loi sur la protection de l'environnement (art. 6)

Compétence

L'éducation environnementale peut se réaliser au niveau scolaire (école primaire, école professionnelle, école secondaire, gymnase, université) et extra-scolaire (organisations pour la protection de l'environnement, services administratifs chargés de la protection de l'environnement, médias, institutions pour l'éducation des adultes, organisations de consommateurs, partis politiques, etc.). L'information peut être le fait des autorités publiques (p.ex. l'Office fédéral de la protection de l'environnement) et des privés (p.ex. organisations écologiques privées). Il existe en Suisse des éléments prometteurs dans ce domaine. Toutefois, les efforts ne se font guère d'une manière concertée et coordonnée. Les lacunes sont nombreuses; la continuité n'est pas assurée. Des mesures d'encouragement sont donc de première importance.

Remarques complémentaires

- Dans la mesure où les atteintes à l'environnement résultent d'une multitude d'actes individuels en eux-mêmes insignifiants, l'éducation environnementale constitue, du point de vue pratique, l'unique moyen pour y remédier.
- L'éducation environnementale n'a d'efficacité qu'à terme assez long et la condition première de réussite consiste à former le corps enseignant.
- L'encouragement de l'éducation environnementale et l'intensification de l'information impliquent des dépenses (politique d'économie de la Confédération).
- Certains milieux sont hostiles à une information intensive par les services de la Confédération.
- Il faut s'attendre à certaines résistances de la part des cantons face à un encouragement direct de l'éducation environnementale par la Confédération.
- Les systèmes scolaires ont des structures diverses, des programmes, des méthodes et des moyens didactiques différents; tout en encourageant une éducation environnementale, il s'agit de respecter cette diversité.
- La surcharge des programmes scolaires peut inciter à intégrer l'éducation environnementale dans les disciplines existantes au lieu d'en faire une nouvelle discipline d'étude.

Description de la mesure Orientation de la politique financière en fonction des exigences de la protection de l'environnement, essentiellement dans les domaines de l'énergie et du trafic:

- a. pour les mesures existantes ou envisagées qui ont des implications financières: législation sur les droits de douane, ICHA sur l'énergie, redevance sur les poids lourds, vignette autoroutière, réserve en faveur des transports publics (CGST), mandat de prestation des CFF, taxes sur les véhicules à moteur, mécanismes de financement (notamment tarifs), dépenses en faveur de la recherche, taxes, etc.
- b. pour de nouvelles mesures qui ont des conséquences financières: privilèges fiscaux en faveur des investissements pour la protection de l'environnement et des économies d'énergie, imposition fiscale accrue du trafic routier, aide aux transports publics par le biais p.ex. d'une plus large indemnisation des réductions de tarifs consenties au profit de la collectivité, impôt sur l'énergie, etc.

Réduction escomptée de la pollution atmosphérique

Selon les mesures choisies, on pourrait s'attendre à une nette diminution de la pollution atmosphérique. Les transports privés seraient quelque peu délaissés au profit des transports publics, plus économes en énergie. Grâce à une meilleure isolation des immeubles, le soutien apporté aux nouvelles techniques plus conformes aux exigences de l'environnement, etc., permettraient d'obtenir des économies substantielles de chauffage.

Autres effets positifs

Réduction de la consommation d'énergie et, partant, plus grande indépendance envers les fournisseurs étrangers.

Amélioration de la balance commerciale.

Effets négatifs

Si l'on ne veut pas compromettre l'assainissement des finances publiques, il importe de veiller à ce que les mesures envisagées ne se répercutent pas sur le budget. Les surplus de dépenses devraient être compensés par des surplus de recettes ou par des réductions d'autres dépenses. Cela implique à son tour que les diverses mesures qui seront prises par la Confédération et les cantons soient réalisés dans le cadre de véritables programmes, ce qui est matériellement difficile à réaliser, comme le prouve l'expérience. (équilibre des nouvelles dépenses et recettes).

Bases juridiques (conf./cant.)

Pour un certain nombre de mesures, il serait nécessaire de créer au préalable les bases constitutionnelles. D'autres mesures (p.ex. dans les secteurs des droits sur les carburants, des taxes cantonales sur les véhicules à moteur, du mandat de prestation des CFF) pourraient en revanche être réalisées au niveau législatif.

Compétence

L'exécution incomberait, selon le cas, à la Confédération, aux cantons ou aux communes, voire à l'ensemble des trois collectivités publiques.

Remarques complémentaires

La Confédération verse d'ores et déjà quelque 1,5 milliard de francs par an au titre de l'aide aux transports publics.

On ne pourra promouvoir les transports publics qu'à la condition d'améliorer constamment les prestations offertes aux usagers.

Rapport Dépérissement des forêts : Interventions parlementaires et catalogue de mesures du 21 novembre 1984

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	84.088
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1984
Date	
Data	
Seite	1133-1431
Page	
Pagina	
Ref. No	10 104 219

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.