

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (1979)  
**Heft:** 482

## Titelseiten

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

J.A. 1000 Lausanne 1

Hebdomadaire romand  
N° 482 4 janvier 1979  
Seizième année

Rédacteur responsable:  
Laurent Bonnard

Le numéro: 1 franc  
Abonnement  
pour une année: 48 francs.

Administration, rédaction:  
1002 Lausanne, case 2612  
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1  
Tél. 021 / 22 69 10  
C.C.P. 10-155 27

Imprimerie Raymond Fawer S.A.

Ont collaboré à ce numéro:  
Rudolf Berner  
Claude Bossy  
Jean-Daniel Delley  
René Duboux

# 482

## Le bruit et la fureur de vivre

Heureux temps que celui où un humoriste pouvait provoquer l'hilarité en constatant: il y a un bruit. Les bruits divers, successifs — un train qui passe, une cloche qui sonne, un chien qui aboie — ont longtemps ponctué notre vie quotidienne; bruits, signes de vie.

Les bruits dans la ville sont devenus le bruit, principalement celui des véhicules à moteur, omniprésent, non plus une toile de fond mais un premier plan; à un point tel qu'à certains endroits il faut crier pour se faire comprendre d'autrui. Déjà les spécialistes étudient ses conséquences sur la santé physique et mentale.

En Suisse, on estime que 25 à 30 pour cent des habitants sont soumis à un bruit de 65 décibels dû au trafic, alors que 10 à 15 pour cent de la population doivent supporter plus de 65 décibels. Or la limite du tolérable se situe entre 60 et 65 décibels. Paroles du Conseil fédéral.

Face à cette situation la grogne individuelle grandit. Ceux qui en ont les moyens font poser des fenêtres doubles ou émigrent dans les zones plus calmes de la périphérie; émigration qui d'ailleurs provoque une augmentation du trafic, donc du bruit.

Bernhard Wehrli, avocat à Zurich, ne s'est pas contenté de déménager: à un tel problème il faut une solution collective! Il lance une initiative populaire — contre le bruit du trafic routier — déposée en 1975 munie de 55 000 signatures. Au programme: pour les véhicules neufs une réduction de 5 décibels dans le délai d'un an; pour les véhicules autorisés à circuler, une réduction de 10 décibels dans un délai de 10 ans. Cela par rapport aux normes actuellement en vigueur.

L'air est connu, les paroles deviennent lassan-

tes: le Conseil fédéral se déclare d'accord avec les objectifs de l'initiative mais en rejette les propositions pratiques, trop brutales selon lui. L'initiative Albatros, qui préconisait la réduction des émissions de gaz d'échappement nocifs, avait reçu le même accueil.

Le gouvernement, seul compétent pour fixer ces normes, possède une bible en la matière: un rapport de 1974 qui fixe un calendrier pour le renforcement des prescriptions relatives au bruit et aux gaz. Ce qui ne l'empêche pas de prendre des libertés avec ses paroles d'Évangile. Déjà on sait que les promesses faites à l'époque de la votation sur l'initiative Albatros ne seront pas tenues (DP 460).

Le Conseil fédéral faiblit maintenant dans la lutte contre le bruit du trafic routier; il repousse l'échéance de 1982 à 1986. Motif: toujours le même. Conséquences économiques, chômage éventuel; les arguments de l'industrie automobile repris tels quels, sans critique.

Des faits pourtant, troublants: tous les véhicules neufs admis à la circulation doivent subir préalablement un examen; les résultats restent secrets. Toxicité des gaz, bruit du moteur, l'acheteur ne peut choisir en connaissance de cause. Au nom de l'économie de marché probablement. Le Conseil fédéral se pique d'économie; il se rendrait plus crédible en chiffrant également les dommages à la santé publique causés par son inaction. Ainsi le parlement, puis le peuple, pourraient prendre leur décision disposant de tous les éléments.

En définitive, le gouvernement se fait fort bien à cette absence de transparence qui lui permet de répercuter en toute tranquillité les slogans que lui glissent à l'oreille les importateurs de véhicules et le TCS. Comme il fait fort bien dans le populisme quand il suggère que la petite voiture pas chère de Monsieur-tout-le-monde serait la première touchée par les mesures proposées par l'initiative.

• SUITE ET FIN AU VERSO