

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

**Artikel:** Les prescriptions suisses sur les gaz d'échappement : un cavalier seul inutile ou une mesure d'avant-garde?  
**Autor:** Schick, Hanspeter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-887272>

### **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:** 29.03.2025

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

# Les prescriptions suisses sur les gaz d'échappement

## *Un cavalier seul inutile ou une mesure d'avant-garde ?*

**Hanspeter Schick,**

*Directeur de l'Association*

*des Importateurs Suisses d'Automobiles (A.I.S.A.), Berne*

En 1975, le gouvernement suisse était confronté à des demandes de plus en plus fréquentes de réduire les émissions de gaz d'échappement des véhicules à moteur pour améliorer la protection de l'environnement et de l'homme. A cette époque, la Suisse appliquait le règlement sur les gaz d'échappement E.C.E. 15 comme le font tous les autres pays européens. Ce n'est qu'après des requêtes répétées et des motions parlementaires dans ce sens que les autorités helvétiques ont consulté les cantons, les services fédéraux intéressés, les producteurs, les importateurs et les organisations spécialisées sur le projet de la nouvelle ordonnance suisse sur les gaz d'échappement.

Ce projet correspondait d'assez près au règlement A 10 suédois qui devait entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> octobre 1982, mais qui n'était pas appliqué dans les autres pays d'Europe.

La prise de position des importateurs suisses d'automobiles demandait une appréciation objective de la pollution atmosphérique présente et future attribuée aux véhicules à moteur et une procédure plus efficiente. Mais le Conseil fédéral insistait sur son cavalier seul. En septembre 1981, il décida de dénoncer le règlement E.C.E. 15 en vue d'introduire en deux étapes, à savoir à partir du 1.10.1982 et du 1.10.1986, ses valeurs limites plus sévères, la méthode de mesure des gaz C.V.S. employée aux U.S.A. ainsi que le cycle de conduite F.T.P. 72.

Les prescriptions en vigueur à partir du 1.10.1982 ont pu être réalisées par l'industrie grâce à des mesures techniques telles que la réaspiration des gaz d'échappement et l'injection d'air (Puls-AIR). Suite aux délais très courts dont disposaient les producteurs pour adapter les modèles aux prescriptions du marché suisse, les difficultés suivantes se sont présentées :

- comportement routier insatisfaisant (moteur cahotant),
- interruptions souvent longues des livraisons,
- par moment réduction de l'offre de modèles de moteurs,
- clientèle restant dans l'expectative,
- tendance à une consommation de

carburant plus importante et à une augmentation de la cylindrée des moteurs.

Pour satisfaire aux valeurs limites encore plus basses en vigueur à partir du 1.10.1986, les mesures techniques sur le moteur ne suffisaient plus. Un traitement des gaz d'échappement au moyen de catalyseurs s'imposait. Mais pour cela, il fallait impérativement pouvoir compter sur la disponibilité d'essence sans plomb. Pour l'A.I.S.A., ceci signifiait qu'il fallait rendre applicable la décision du Conseil fédéral sur les gaz d'échappement par la mise sur le marché de l'essence sans plomb et de la technique de catalyse. Ce n'est qu'en 1984 que le Conseil fédéral a décidé l'introduction de l'essence sans plomb. Cela permit d'importer en Suisse les premières voitures de tourisme équipées de catalyseurs.

Suite au « dépérissement de la forêt » constaté en Suisse, la voiture était toujours plus fréquemment désignée comme principal bouc émissaire de la pollution atmosphérique, notamment par les « milieux verts ». La pression sur l'automobile augmentait également sur le plan politique et conduisait à d'autres revendications telles que le rationnement de l'essence, des dimanches sans voiture, des restrictions de la circulation, un renchérissement massif du

prix de l'essence et des prescriptions sur les gaz d'échappement encore plus sévères.

Citons parmi les nombreuses mesures prises en Suisse la réduction de la limitation de la vitesse à 50 au lieu de 60 km/h à l'intérieur des localités et à 120 au lieu de 130 km/h sur les autoroutes.

Le gouvernement suisse céda à la pression et décida en septembre 1985 l'introduction à partir du 1.10.1987 de prescriptions sur les gaz d'échappement selon la norme U.S. 83 à partir du 1.10.1987 pour les voitures de tourisme et du 1.10.1988 pour les véhicules utilitaires légers.

### **La Suisse connaît donc les normes sur les gaz d'échappement les plus sévères d'Europe**

En novembre 1985, le Conseil fédéral décida d'introduire pour les voitures de tourisme un contrôle et un entretien obligatoire annuel du système antipollution. Cette mesure préventive doit assurer des émissions de gaz d'échappement minimales pour les véhicules en circulation et le respect des valeurs limites prescrites par la loi, cela avec une charge administrative négligeable. Les travaux et contrôles sont effectués par les garagistes sous la haute surveillance des autorités.

Le gouvernement suisse s'est fixé pour objectif de ramener d'ici à 1995 la pollution globale de l'air par les différentes sources d'émission à la situation des années 50 à 60.

Grâce à la technique de catalyse, la pollution de l'air par le trafic motorisé est appelée à diminuer rapidement. Pour les oxydes d'azote, l'objectif ne pourrait éventuellement ne pas être atteint complètement. C'est pourquoi les milieux verts et ceux de gauche revendiquent de nouvelles mesures contre le trafic routier. Les autres sources d'émission que sont l'industrie, les arts et métiers et les ménages ne font pas l'objet de mesures aussi draconiennes.

Les motocycles, les cyclomoteurs et depuis récemment les poids lourds devront également satisfaire à des prescriptions plus sévères sur les gaz d'échappement. Les limites plus sévères pour les poids lourds sont toutefois encore basées sur le Règlement E.C.E. R. 49. La Suisse n'entamera donc pas dans ce domaine un nouveau cavalier seul par rapport à la C.E.E.

En adoptant ces démarches isolées en matière de prescriptions et de délais au lieu d'une harmonisation avec

# BANQUE LOUIS-DREYFUS EN SUISSE SA

- \* Gestion de patrimoines personnalisée
- \* Toutes opérations de banque
- \* Création et gestion de sociétés

98, BAHNHOFSTRASSE

8023 ZURICH

TÉLÉPHONE (01) 229 61 11

TÉLEX 812 006

## TÔT OU TARD; DE PRÈS EN PRÈS.



Informations et réservations à votre agence de voyage IATA ou Crossair: **Genève** 022 98 88 31,  
**Zurich** 01 816 43 43, **Bâle** 061 57 35 25, **Berne** 031 54 55 33, **Lugano** 091 50 50 01.



### **lacombe**

**L'Express depuis toujours,  
SUISSE, AUTRICHE, ALLEMAGNE.**

**LYON**  
5, rue de l'Industrie  
69800 Saint-Priest  
tél. 78.20.07.91

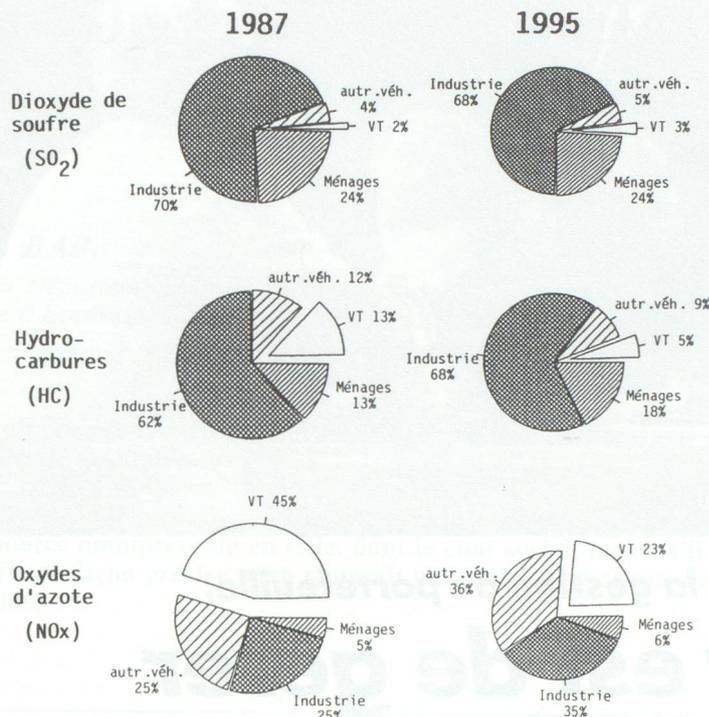
**BELLEGARDE**  
51, avenue St Exupéry  
01202 Bellegarde  
tél. 50.48.01.05

**PARIS**  
Centre Routier International  
Bât. D 89  
93350 Aéroport du Bourget  
tél. 48.35.93.10

**CHAMBÉRY**  
169, rue du Docteur Vernier  
73000 Chambéry  
tél. 79.69.58.54

## PARTS DE POLLUANTS PAR GROUPES DE POLLUEURS

Actuellement / Evolution jusqu'en 1995



VT: voitures de tourisme

Source OFPE

Grâce au catalyseur, la pollution de l'air par les voitures de tourisme est en nette régression

© Octobre 1987

d'autres pays européens, la Suisse place l'industrie automobile devant des problèmes techniques et de production et, en dernier ressort, implique des coûts supplémentaires pour les consommateurs.

Le renchérissement général et surtout l'adaptation des véhicules aux prescriptions plus sévères sur les gaz d'échappement et le bruit provoquent une augmentation du prix des véhicules de l'ordre de 15 à 25 %. Mais les craintes des importateurs de voir le marché s'effondrer se sont avérées injustifiées. Au contraire, au cours des deux dernières années, plus de 300 000 voitures de tourisme, 20 000 véhicules utilitaires légers et 4 500 véhicules utilitaires lourds ont été vendus. Ce phénomène s'explique par la bonne conjoncture économique, la situation de plein emploi ainsi que la tendance manifeste des Suisses à remplacer avant l'heure le véhicule ancien par un modèle dépollué pour contribuer à la protection de l'environnement.

De plus, l'approvisionnement en essence sans plomb est maintenant assuré dans presque tous les pays euro-

péens, ce qui permet aux voitures équipées de catalyseurs de s'y rendre librement.

Comment s'expliquent ces mesures draconiennes et isolées prises par la Suisse ? Les facteurs suivants y auront certainement contribué :

- La Suisse est un pays très densément peuplé où les problèmes de l'environnement sont facilement perçus et où les médias traitent constamment de ces questions.
- La Suisse ne dispose pratiquement plus d'industrie automobile.
- La Suisse n'est pas membre de la C.E.E. et n'est donc pas tenue de respecter les normes et règlements correspondants.
- Les écologistes constituent dans les partis et dans le Parlement une minorité désormais puissante qui exerce une forte pression sur le gouvernement.

Au cours des années passées, l'industrie automobile a fourni pour le marché pilote de la Suisse des prestations considérables en faveur de l'environnement. Le cas échéant, d'autres

marchés pourront en profiter. C'est pourquoi il serait faux de qualifier d'inutile le cavalier seul pratiqué par la Suisse. Mais le mérite de cette prestation d'avant-garde appartient à l'industrie automobile qui a su fournir dans les plus brefs délais une contribution considérable à la construction d'automobiles dépolluées.

### L'importance économique de la branche automobile

Le transport routier revêt une grande importance pour notre économie nationale, car près de 80 % des transports de personnes et de marchandises se font par la route. Les branches directement ou indirectement impliquées dans le transport routier sont un facteur très important pour notre économie.

En effet, près de 18 000 entreprises occupant 300 000 collaborateurs et 13 000 apprentis réalisent ensemble un chiffre d'affaires de plus de 40 milliards de francs !

On importe et immatricule chaque année en Suisse des véhicules à moteur pour une valeur de 5 milliards de francs. Les garagistes et carrossiers réalisent un chiffre d'affaires annuel de plus de 8 milliards de francs, celui de la branche des transports s'élève à 16 milliards de francs et celui d'autres branches concernées par les véhicules à moteur à 11 milliards de francs.

A ces chiffres d'affaires réalisés directement par la circulation routière s'ajoutent encore les pièces et composants d'automobiles, produits semi-finis, machines et produits chimiques d'un montant de plus de 2 milliards de francs que l'industrie suisse livre aux constructeurs d'automobiles du monde entier.

De plus, l'industrie suisse du bâtiment réalise un chiffre d'affaires annuel de près de 3 milliards pour la construction, l'entretien et la réparation des routes nationales et cantonales, dépenses qui sont principalement financées par les usagers de la route par le truchement des droits de douane sur les carburants, les taxes sur les véhicules à moteur et d'autres redevances.

Ces chiffres d'affaires provenant en partie de façon indirecte de la circulation routière assurent un grand nombre d'emplois en Suisse et apportent à la Confédération et aux cantons des recettes fiscales supplémentaires de l'ordre de quelques millions.

Une place de travail sur huit dépend directement ou indirectement de la circulation routière. ■