Transports

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **23 (1986)**

Heft 837

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

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

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

TRANSPORTS

Simple et génial

(*jd*) Le modèle élaboré par l'association Plenar (voir encadré) pour favoriser les économies de chaleur et d'électricité (DP 836 - "On invente des solutions") n'est pas un cas isolé. Il y a un peu plus d'un an l'Association suisse des transports (AST) proposait son Eco-bonus, une idée simple et originale qui vise à limiter la consommation de carburant des véhicules à moteur.

Les effets néfastes du trafic routier sur l'environnement sont connus ; dans plusieurs villes la pollution de l'air atteint des limites inacceptables. Jusqu'à présent les autorités ont pris quelques mesures (limitations de vitesse, peu respectées ; normes d'émission, interdiction de circuler dans quelques rues des centres urbains, développement des transports publics) dont les effets ne sont pas encore visibles. Le parc automobile continue de croître et les propriétaires de véhicules, qui ne paient pas et de loin la totalité des coûts sociaux qu'ils engendrent, acceptent de plus en plus mal les interdictions et limitations multiples dont ils font l'objet.
D'où l'idée présentée par l'AST. Assurer à chacun la liberté de circuler la plus étendue, mais à condition qu'il en paie le prix. En préconisant une taxe supplémentaire de 2 francs par litre d'essence, l'AST estime que la consommation d'essence devrait diminuer de 50%. Ce renchérissement important amènera les automobilistes à renoncer aux déplacements non indispensables, à se grouper pour toute une série de trajets (travail, achats), à conduire de manière plus économique, à utiliser d'autres moyens de transport, à donner la préférence à un véhicule moins gourmand.
Le piéton, celui qui ne possède pas d'automobile, est le parent pauvre de nos sociétés motorisées. Grâce à l'Eco-bonus, le comportement de ces marginaux est enfin valorisé. En effet l'Eco-bonus - 52 milliards de francs, estimation calculée sur la base de la consommation de carburant en 1984, réduite de moitié - est entièrement redistribuée après réduction de 1% pour les frais administratifs - à chaque habitant, soit 940 francs par an pour un adulte et 470 francs par enfant.
Ainsi celui qui ne possède pas de véhicule ou qui ne roule pas fait un bénéfice net : une manière de reconnaître son rôle positif dans la protection de l'environnement.
Une famille avec un enfant qui roule peu (7500 km) avec une petite voiture (7 l) reçoit encore 1300 francs malgré la surtaxe. Par contre une famille de même taille qui roule beaucoup (30'000 km) avec une voiture gourmande devra débourser 5450 francs supplémentaires par an.
Le modèle Eco-bonus mérite certainement d'être affiné. Ses implications économiques devraient être examinées de près. Certaines branches professionnelles seront touchées durement (importateurs de carburant et de voitures, garagistes, transports routiers à longue distance) , mais d'autre part 2 milliards de francs (le coût du carburant économisé) seront disponibles pour le développement ou la création de nouveaux emplois.

La brochure Eco-bonus est disponible au secrétariat de l'AST, 15 rue Franche, 2800 Delémont, pour le prix de 1.-.

DES PROS DE L'ANTI-GASPI

L'association zurichoise Plenar, dirigée par Konrad Brunner, est un bureau d'ingénieurs spécialisé dans les économies d'énergie et les problèmes thermiques. Elle s'est rendue célèbre pour ses travaux sur les pompes à chaleur. Récemment, elle a obtenu un mandat du Fonds national de la recherche scientifique pour un travail sur les économies d'électricité qui semble aboutir en gros aux mêmes résultats que l'étude Infras, mentionnée dans DP 836.

Protection civile :

(*mam*) Notre système de protection civile est souvent cité en exemple par d'autres pays. Ceci devrait rassurer les populations inquiètes des suites probables d'un accident nucléaire si, par impossible, il se produisait chez nous. Tchernobyl représente dans ce domaine un cas d'école qui a fait réfléchir pas mal de gens. Ayant effectué un cours de PC dans les jours qui ont suivi la catastrophe, je me suis entendu confier par un instructeur qu'en cas de guerre nucléaire, il serait plus sage de s'en remettre à la Providence que de trop attendre des abris. De plus en plus, on entend des voix critiques s'élever parmi les cadres de la Protection civile.
C'est ainsi que Fritz Sager, vice directeur des constructions et du matériel de la PC émet de sérieux doutes quant à l'efficacité des filtres à air dont sont équipés nos abris. Plus généralement, il constate que la conception de la PC est orientée vers les risques de guerre, mais n'a pas pris en compte l'éventualité d'un accident dans une centrale. Dans le même ordre d'idées, Heinz W. Muller, rédacteur de la revue *Zivilschutz*, considère que la PC a raté avec Tchernobyl une occasion de se présenter à la population comme un organisme vraiment utile.
Dans une lettre ouverte au DFJP, les principaux responsables de la PC bâloise demandent une réorientation des principes qui régissent l'institution, ainsi que des exercices d'évacuation de la population.On imagine aisément les réticences officielles. Organiser un tel exercice reviendrait à admettre qu'un accident est possible.
Près de chez nous, le surgénérateur de Creys-Malville fait courir à la population genevoise un risque majeur. Un accident nécessiterait l'évacuation rapide de la cité de Calvin. Or, cette possibilité n'est pas étudiée par les organismes de protection civile genevois. Suite à cette constatation, un groupe de médecins vient d'envoyer une lettre ouverte au Conseil fédéral, dont nous reproduisons le texte ci-contre. Pour ces cadres de la PC, il ne s'agit pas de construire encore plus d'abris difficilement utilisables afin de rassurer la population, mais de repenser les principes mêmes de la Protection civile.