Fabrique de DP

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **24 (1987)**

Heft 888

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

rares au centre des agglomérations. Cette mesure peut également contribuer à décourager le trafic pendulaire.

● *Les abonnements verts* des transports urbains et l'abonnement demi-tarif des CFF sont également des mesures de nature économique. Partout on a pu observer une augmentation de l'utilisation des transports publics. Néanmoins, des mesures complémentaires sont nécessaires pour que l'espace routier ainsi libéré n'engendre pas une nouvelle croissance du trafic privé.

● La *politique tarifaire des services industriels* peut efficacement contribuer à la protection de l'environnement. Ainsi, à Bâle-Ville notamment, le consommateur paie 60 centimes par m^3 d'eau pour le financement de l'épuration; l'industrie est frappée d'une surtaxe selon le degré de pollution qu'elle engendre, qui peut doubler la taxe de base. Des enquêtes prouvent que cette politique pousse les consommateurs à économiser l'eau et à développer des systèmes internes d'épuration.

● Au début de cette année, 30 communes suisses avaient introduit une *taxe sur les sacs à ordures*, et 20 autres préparent cette introduction. Les ordures doivent être obligatoirement déposées dans des sacs officiels dont le prix est élevé (jusqu'à 2 fr 70 le sac de 110 litres). Le consommateur est incité à minimiser l'achat de produits avec emballage superflu et à participer aux actions de récupération des matières recyclables. Selon les communes on a pu observer des diminutions de 25 à 50% de la masse d'ordures.

● La *consignation* des bouteilles est une mesure déjà ancienne introduite volontairement par les producteurs eux-mêmes. Mesure efficace puisque le taux de retour est de 95% pour les litres et même de 99,5% pour les demi-litres de crème à café. Néanmoins ce système est battu en brèche par la constante progression des boîtes en aluminium.

D'autres mesures n'ont que l'apparence de la régulation économique. Ainsi en est-il de la vignette autoroutière et de la taxe sur les poids lourds, conçues avant tout comme des ressources fiscales et non comme des moyens d'améliorer la protection de l'environnement: en effet ni l'une ni l'autre ne prennent en compte les distances parcourues et le niveau polluant des véhicules, seule manière d'imputer les coûts écologiques à leurs auteurs.

Ainsi donc les mesures qui font jouer les mécanismes du marché ne sont pas totalement inconnues en Suisse. Par contre, nous ne connaissons pas les modes de régulation introduits aux Etats-Unis depuis quelques années (DP 884). Les expériences faites avec ces instruments, dans notre pays comme à l'étranger, paraissent positives. Même si parfois ils ne sont pas plus efficaces dans la protection de l'environnement, ils sont économiquement plus intéressants à efficacité égale.Les mesures adoptées jusqu'à présent seront insuffisantes — notamment dans le domaine de la protection de l'air — pour atteindre les objectifs fixés pas la Constitution; le Conseil fédéral lui-même l'a admis et, dans cette perspective, étudie d'autres moyens d'action. Des régulations de type économique, conformes à l'esprit du marché, trouveront-elles grâce aux yeux des milieux économiques, toujours prompts à dénoncer les interventions autoritaires de l'Etat? ■

LA SUISSE ET L'EUROPE

Accords à deux vitesses

(*pi*) *«La Suisse n'a pas l'habitude des engagements flous sur la scène internationale.»* Par ces mots, Jacques-Simon Eggly, conseiller national (libéral GE) expliquait dans le *Journal de Genève* du 3 décembre les raisons qui avaient poussé la droite du Parlement à refuser la ratification par la Suisse de la Charte sociale européenne. Il aurait notamment fallu faire une déclaration interprétative sur le droit de grève des fonctionnaires, comme la RFA, les Pays-Bas et le Danemark.
Engagement flou, donc, selon certains... Argumentation juridique plutôt, qui masquait mal une opposition politique. La droite ne voulait pas de ce programme à valeur hautement symbolique et à la *«philosophie sociale discutable»*, selon François Jeanneret, libéral neuchâtelois.
Autre débat une semaine plus tard, à propos de l'Accord européen sur les grandes routes internationales. Des écologistes ont proposé de ne pas entrer en matière, dans l'attente de la votation sur les quatre tronçons autoroutiers contestés par des initiatives populaires et compris dans le réseau européen. Autre débat, autres réactions. Le même Jacques-Simon Eggly qui ne voulait pas d'un engagement flou le 2 décembre, défend l'accord routier en argumentant que si le peuple venait à refuser la construction de l'un ou l'autre tronçon, *«nous informerions la Commission économique pour l'Europe que nous ne remplissons plus les termes de l'accord»*
Ce qui était impensable pour la Charte sociale devient argument pour l'Accord routier. La Suisse se lance dans la voie de la construction de l'Europe à deux vitesses: la grande pour ce qui ne porte pas à conséquence ou, mieux, peut rapporter des bénéfices (voir les accords commerciaux) et la petite pour ce qui nous engage ou remet en question le confort de nos habitudes. ■

FABRIQUE DE DP

Vacances

En raison des fêtes de fin d'année DP ne paraîtra pas les 24 et 31 décembre. Le n° 889 sera donc expédié le 7 janvier 1988.
Nous profitons de l'occasion pour adresser à tous nos lecteurs nos meilleurs vœux pour l'an nouveau.
Si vous avez du plaisir à lire chaque semaine ce que nous espérons être une autre information, nous apprécions de notre côté de pouvoir fabriquer un journal indépendant. Votre soutien nous assure aussi une bonne nouvelle année.