Routes et autoroutes : payez et nous obéirons...

Autor(en): **Imhof**, **Pierre**

Objekttyp: Article

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): 27 (1990)

Heft 988

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1020244

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

ROUTES ET AUTOROUTES

Payez et nous obéirons...

(pi) On sait que Marcel Blanc, conseiller d'Etat vaudois UDC, est farouchement opposé aux initiatives «Trèfle» et «Halte au bétonnage». Dans un article paru dans 24 Heures du 15 mars, il explique pourquoi la construc-

tion de contournements pour les villages traversés par de trop nombreux véhicules n'est pas une alternative à l'achèvement de la N1: «Le gain pour l'agriculture serait minime. Mais le plus important, c'est que cette solution coûterait beaucoup plus cher au canton. Les subventions fédérales pour la

Des grosses têtes aux culs-desac – Les Brandons avaient déjà eu lieu à Payerne lorsque le syndic Hurni et les conseillers d'Etat Leuba, Blanc et Martin s'y sont exprimés à propos des initiatives «Trèfle» et «Halte au bétonnage». Ce qui n'a pas empêché ces quatre orateurs de se donner un titre que le meilleur des journaux de carnaval aurait eu de la peine à trouver. Et ces Messieurs n'ont pas l'air d'en rire... (Photo AIR-Varin authentique parue dans 24 Heures du 15 mars.)



ENVIRONNEMENT

Le prix de l'insouciance

(jd) On sait les résistances que suscitent les mesures de protection de l'environnement: atteintes insupportables à la liberté individuelle, mise en danger de l'activité économique, donc de l'emploi et du niveau de vie.

Pourtant peu à peu se précisent le coût du laisser-aller et la dimension économique de notre insouciance. Ainsi un rapport du Conseil d'Etat évalue à plus d'un milliard de francs par an le coût induit par la pollution de l'air, les déchets et le bruit dans le canton de Zurich.

La protection contre le bruit nécessitera un investissement de 300 à 600 millions de francs au cours des quinze prochaines années. Le plan de mesures proposé pour assainir l'air prévoit des dépenses de 74 millions annuellement pendant dix ans. Il faut y ajouter 400 millions par an pour la protection des eaux et 50 millions d'investissement pour l'élimination des ordures.

Une estimation grossière des dommages dus à la pollution de l'air donne les résultats suivants (par an): 5 à 50 millions dans le domaine de la santé; 100 à 200 millions dans l'agriculture et le maraîchage; 15 à 30 millions pour la forêt; à quoi il faut ajouter plusieurs centaines de millions pour les dégâts aux biens de consommation et aux biens culturels.

Au niveau suisse, le coût de la pollution (dégâts aux forêts, pollution de l'eau, de l'air et du sol, bruit) atteindrait annuellement la somme de 16 milliards de francs, estime l'hebdomadaire zurichois Cash. Flavio Cotti qualifie ces chiffres de réalistes. Les investissements de réparation se montent à 4,8 milliards par an, dont 3,8 sont pris en charge par les collectivités publiques. L'industrie privée s'acquitte du milliard restant.

construction d'un tronçon autoroutier s'élèvent à 86%, alors qu'elles atteignent à peine 46% pour les routes cantonales.»

Le monde politique est bien décevant: par sa déclaration, M. Blanc admet que la recherche de la meilleure solution puisse ne pas être le premier critère de choix.

Les considérations financières doivent, certes, entrer en ligne de compte, mais pas en tant qu'argument principal. Et si le système est mauvais et conduit à réaliser des autoroutes là où des routes cantonales ou une amélioration des transports publics suffirait, il faut le réformer et faire des propositions dans ce sens.

Qui s'étonnera après ça que la ligne de la Broye ne soit pas mieux desservie? Berne finance en effet un train régional par heure sur l'infrastructure existante, tout plus devant être pris en charge par les régions qui le réclament. Et comme les Vaudois semblent préférer les réalisations largement financées par la Confédération...