Écobonus : une vieille idée

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **28 (1991)**

Heft 1031

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1020735

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

EN MARGE DU SALON DE L'AUTO

La révolution de certains constructeurs

(*jd*) *Domaine Public* — absence de publicité et d'illustrations oblige — ne peut présenter les derniers modèles du Salon de l'automobile. Il nous reste donc à porter le regard au-delà du brillant et des formes de la carrosserie.

Le Salon, c'est d'abord le présentoir de la nouveauté, le lieu privilégié du contact entre le client et le produit dont il rêve. Le lieu du choix individuel libéré de toutes les questions qui dépassent le bout du capot et le contenu du porte-monnaie. Dans ce sens le Salon représente une pure fiction, un rutilant étalage qui masque les problèmes graves et urgents provoqués par l'usage de la voiture.

Très bref parcours historique. La mobilité, grâce à la découverte de la roue puis du moteur, a contribué à un accroissement incontestable du bien-être. Et ce dernier a lui-même développé une demande accrue de mobilité. Au point où nous en sommes arrivés aujourd'hui, le doute est justifié quant à la validité de l'équation: plus de mobilité = plus de bien-être. Non seulement parce que la qualité du déplacement se dégrade (files d'attente, danger, etc) mais aussi parce que le déplacement dégrade notre environnement (espace, air, déchets, santé).

L'auto est en stagnation

Les constructeurs-exposants ne présentent pas cette facette peu prestigieuse dans leurs stands. Ils appâtent le chaland par des innovations accessoires, sans rapport direct avec le besoin de transport (accélération, puissance, vitesse, traction intégrale), sans prendre en compte les problèmes engendrés par la généralisation de la motorisation. Par ailleurs, en termes d'efficacité, de rapport coût/bénéfice, l'automobile est un instrument qui stagne technologiquement.

Ces choses pourraient changer, non pas tant grâce aux limitations de toutes sortes imposées par les pouvoirs publics pour tenter d'éviter l'étouffement complet du trafic. Des mesures d'ailleurs trop souvent ponctuelles et répressives pour l'essentiel, sans finalité globale et sans coordination. Et avec les effets peu probants que nous connaissons: faible amélioration de la situation et propension croissante des usagers à contrevenir aux prescriptions. Non, ce par quoi les choses pourraient changer, c'est l'état d'esprit nouveau qui semble faire son apparition chez les constructeurs eux-mêmes, ou du moins chez certains d'entre eux.

Voyez le PDG de Volvo pour qui l'accès des véhicules privés au centre des villes est une aberration; le fabricant suédois annonce pour bientôt une voiture de «conception environnementale», des matières utilisées aux émissions produites et au traitement des déchets en passant par le processus de production.

Voyez le Français Gœudevert, membre de la direction de VW, critiquant la pensée linéaire — croissance quantitative comme ligne d'horizon — des techniciens du trafic comme des politiciens et de l'industrie automobile. Et de préconiser un système de transport articulé sur la complémentarité des moyens et

---

ÉCOBONUS

Une vieille idée

(*pi*) Ça n'a pas manqué: à peine connue l'intention du Conseil fédéral de proposer au Parlement l'adoption du système de l'écobonus, les députés et partis de droite se sont élevés contre cette mesure «anti-sociale» et défavorisant les habitants des régions périphériques où il n'est possible de se déplacer qu'en voiture. Ces personnes et organisations seraient évidemment un peu plus crédibles si la défense des défavorisés était chez elles une préoccupation constante.

La critique, de toute façon, ne tient pas: il est relativement simple de pondérer les taxes perçues ou les montants redistribués au titre de l'écobonus en tenant compte du lieu d'habitation. Et si personne ne conteste un système particulier pour le val Poschiavo par exemple (les possibilités de déplacement y sont d'ailleurs suffisamment restreintes naturellement pour que l'écobonus n'y soit pas nécessaire) faut-il vraiment épargner celles et ceux qui choisissent d'habiter au calme mais ne ménagent pas les riverains des routes qu'ils empruntent chaque jour pour leurs déplacements ?

Le système, proposé par l'AST en 1984 déjà, n'en est pas moins imparfait. La nécessité de poser un compteur supplémentaire sur chaque véhicule va limiter le degré d'acceptation de cette mesure à cause de son côté policier; et si le signal donné par la perception d'une taxe en fonction des kilomètres parcourus, donc des nuisances provoquées, est en soi une bonne chose, sa redistribution intégrale n'est par contre pas le meilleur des systèmes: pour faire admettre le lien de causalité entre les kilomètres parcourus et les nuisances provoquées, il faudrait que les taxes perçues soient utilisées pour lutter contre ces nuisances plutôt que redistribuées, ce qui introduit une échelle «morale»; il y a les «gentils» qui roulent peu (mais peut-être polluent-ils beaucoup dans d'autres domaines) et les «méchants», grands dévoreurs de kilomètres.

Il n'en reste pas moins qu'en l'état actuel des choses l'écobonus est le système qui, politiquement, a le plus de chances d'être accepté, même si le passage devant le Parlement ne sera pas simple. Et la non-redistribution des montants perçus eût été un suicide alors que nous nous prononcerons en juin sur le remplacement de l'impôt sur le chiffre d'affaires par une taxe à la valeur ajoutée.

Quant aux autres mesures annoncées par le Conseil fédéral, elles vont toutes dans le bon sens, notamment le remplacement de la taxe poids lourds actuelle par une contribution liée aux kilomètres parcourus. Dans ce domaine, si nous voulons rester crédibles face à nos partenaires européens, nous sommes obligés d'être cohérents: nous continuerons d'empêcher les camions communautaires de transiter par la Suisse, mais nous aurons pris, sur le plan intérieur, toutes les mesures nécessaires pour limiter le trafic lourd et favoriser des systèmes de transports plus respectueux de l'homme et de l'environnement.

Le relèvement du montant des amendes pour excès de vitesse, enfin, va certainement contenter la police zurichoise *(lire l'encadré ci-contre)*. ■