Transports

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **33 (1996)**

Heft 1243

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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

Le prix de la mobilité

COÛTS SOCIAUX

L'estimation des coûts externes – accidents, dommages et charges sur l'environnement – est tirée d'un rapport établi par l'Université de Karlsruhe et le bureau Infras de Zurich portant sur 17 pays européens dont la Suisse.

(*jd*) Dans sa première édition de l'année, l'hebdomadaire *Die Weltwoche s'*est attelé à l'établissement de la facture des transports en Suisse, à l'exclusion du trafic aérien et naval. Le montant, 70 milliards, est impressionnant, d'autant plus qu'en termes d'efficience, le trafic routier, qui représente l'essentiel de cette somme, affiche un résultat particulièrement mauvais: une voiture transporte en moyenne 1,7 personne, avec un taux d'efficacité énergétique de 20%, et reste immobilisée 22 à 23 heures par jour.
La facture dans le détail (encadré).

TRAFIC ROUTIER PRIVÉ		
Voitures[1]	31	mia
Bus, motos	1	mia
Camions[2]	16	mia
Déficit du compte routier	1,3	mia
Coûts sociaux	10	mia
Total	env. 60	mia
TRANSPORTS PUBLICS		
Chemins de fer	7,6	mia
Cars	2,1	mia
Coûts sociaux	0,4	mia
Total	env. 10	mia

[1] amortissement, réparations, assurances, impôts, carburant.

[2] y compris le salaire des chauffeurs.

Au total 70 milliards, soit 20% du produit intérieur brut, sont engloutis chaque année dans la mobilité. Soit plus que ce que dépensent tous les ménages du pays pour l'alimentation et l'habillement.

Par ailleurs les projets pour la prochaine décennie ne manquent pas d'ambition. Pour les financer, la Confédération devra débourser 94 milliards de francs d'ici 2005 (autoroutes, transversales alpines, Rail 2000, plus la couverture des déficits et l'extinction des dettes). Mais déjà Berne et les cantons ne disposent plus des moyens suffisants pour l'entretien du réseau routier existant. Le Conseil fédéral a abaissé de 88 à 68% les subventions pour l'entretien et le renouvellement des routes nationales et les cantons ne pourront assumer la différence. Mais on continue pourtant de construire, dans une fuite en avant qui coûtera fort cher aux prochaines générations. A moins que, conscients de l'impasse, autorités et majorité populaire admettent que le transport doit couvrir ses coûts, aujourd'hui déjà. ■

POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE

Frères mais pas jumeaux

(*jd*) En matière énergétique, le Danemark et la Suisse ont beaucoup en commun. Hostiles à l'énergie nucléaire, les deux pays ont conçu un programme d'économie et de promotion des énergies renouvelables intitulé, là-bas comme ici, «Energie 2000». Mais là s'arrête les similitudes: frères mais pas jumeaux. Contrairement à la Suisse, le Danemark a passé à l'action de manière décidée. Le dossier présenté par *Coopération* (n°4, 24.1.1996) ne peut que faire pâlir d'envie les responsables de la politique énergétique fédérale.

Si le but est ambitieux – indépendance à l'égard des énergies non renouvelables dès 2030 –, des résultats tangibles sont déjà obtenus: stabilisation de la consommation énergétique dès 1994 avec néanmoins un taux de croissance économique de 4,7% et près de 8% de la consommation assurés par des énergies renouvelables. A la clé de ce succès, le développement du chauffage à distance (70% de la population raccordée), plus efficient que le chauffage individuel et la généralisation du couplage chaleur-force; une amélioration substantielle de l'isolation du parc immobilier, des taxes élevées qui représentent 15% de la charge fiscale, compensées par une réduction de l'impôt sur le revenu, l'obligation faite aux sociétés d'électricité de racheter la production décentralisée et d'utiliser la biomasse. ■

MÉDIAS

Le dernier cahier de la *Revue suisse de science politique* contient une intéressante étude, en allemand, du professeur Armingeon sur l'extrême-droite en Suisse en comparaison internationale. Pour différentes raisons, le potentiel de l'extrême-droite en Suisse «est légèrement inférieur à la moyenne des autres pays de l'Europe occidentale».
Ce cahier contient aussi la suite d'un débat sur la Nouvelle gestion publique

Dès février *Solidarité,* journal du syndicat FCTA, publiera une partie en langue italienne pour les membres italophones. C'est la conséquence du conflit avec la FTMH et le SIB qui veulent constituer un syndicat des services.

A l'initiative d'un étudiant allemand, une entreprise a été fondée il y a vingt-cinq ans pour permettre aux étudiants d'Allemagne , d'Autriche et de Suisse de s'abonner à des conditions préférentielles à plus de 450 journaux et publications professionnelles. Le nom: «Studenten Presse - Pressevertrieb GmbH».