Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1985)
Heft: 782

Artikel: S'éclater au volant
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1017741

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

ANNEXE

Des nouvelles du PVC

Le PVC est une matière plastique utilisée pour la fabrication d'objets de ménage, de tuyaux et pour l'emballage (films protecteurs, barquettes,...). Ce produit présente des avantages indéniables: il est imputrescible (canalisations), imperméable (emballages) et relativement bon marché. Aspect négatif: présent dans les déchets ménagers, il libère du chlore à l'incinération qui, avec l'humidité de l'air, se transforme en acide chlorhydrique. Faut-il dès lors interdire son utilisation pour les produits qui finissent aux ordures? Les organisations de consommateurs et de protection de l'environnement l'ont demandé. Les fabricants se défendent en minimisant l'impact du PVC sur l'environnement et en soulignant la difficulté de trouver un substitut de qualité comparable. Ils proposent d'équiper les usines d'incinération de filtres efficaces, plusieurs millions de francs par usine.
Pour l'heure, la Confédération a renoncé à une interdiction. Elle a réuni producteurs et utilisateurs qui se sont engagés à réduire volontairement la production de PVC de 60%. En l'occurrence ce sont les grands distributeurs de la branche alimentaire — Migros, Coop, Unilever — soucieux de leur image de marque dans l'opinion, qui ont fait la décision. Dans un an ou deux on pourra apprécier les effets de cet accord à l'amiable.

CIRCULATION

La liberté par les contraintes

Forêts gravement atteintes, croissance des maladies bronchiques, ces phénomènes dont on prend maintenant conscience n'ont pas encore bouleversé nos comportements. Pour ce qui est du trafic on le sait, la solution consiste à substituer massivement les transports publics aux déplacements motorisés individuels. Déjà les camps ont affûté leurs arguments: pour la gauche socialiste il s'agit de réduire de moitié les tarifs des CFF afin d'attirer le client; pour la droite c'est la qualité des prestations offertes qui est primordiale: il faut donc investir.
Et si des deux côtés on se trompait sur les mécanismes qui nous font choisir tel ou tel mode de transport?
D'une étude sur les pendulaires de l'agglomération lucernoise il résulte que 60% des personnes interrogées ne choisiraient pas les transports publics même si la vitesse de ces derniers était améliorée, les quartiers mieux desservis et les prix abaissés. Résultat confirmé par un sondage tout récent de l'institut Scope: 51,3% des pendulaires n'imaginent pas prendre le bus au moins deux fois par semaine, quelles que soient les circonstances. Une enquête plus ancienne conduite à Hambourg en 1979 montre que seuls 2,5% des pendulaires ont choisi volontairement — à savoir qu'ils disposent d'une voiture et d'une place de parc en ville — les transports publics.
Dans une interview au «Tages Anzeiger» (3 juillet 1985) le professeur Heinrich Brandli, de l'Institut pour la planification et la technique des transports au Polytechnicum de Zurich, décrit bien le dilemme: à court terme et pour chaque individu les transports publics présentent plus d'inconvénients — horaires et trajets fixes, durée du déplacement — que d'avantages; à terme ce moyen de transport qui ménage l'environnement — moins de pollution, de bruit, d'infrastructure — garantit une meilleure qualité de vie pour l'ensemble de la population.
Même un développement massif et rapide des transports publics ne permettra pas de compenser les avantages de la voiture individuelle; il suffit de penser par exemple à la densité du réseau routier existant.
D'autre part il n'est pas possible d'éliminer de manière significative les inconvénients du trafic privé: la voiture la plus «propre» continue de polluer — gaz, bruit, béton.
La seule issue selon le professeur Brandli est de limiter la circulation privée à un point tel que les inconvénients des transports publics deviennent acceptables. En bref ne plus construire de nouvelles routes et ne pas améliorer celles qui existent; développer des places de parcs collectives dans les quartiers: on irait à sa voiture comme on va à l'arrêt de bus; ne plus créer de places de parc dans le centre des cités: 75% des pendulaires lucernois disposent d'une place de parc assurée en ville; enfin prendre des mesures de restriction de la circulation dans les quartiers d'habitation: bordiers autorisés, cul-de-sac, combinaison de sens interdit pour dissuader le transit...
La seule amélioration des transports publics ne suffira pas à modifier nos habitudes; par contre elle est une condition indispensable pour que nous acceptions une limitation de notre liberté de mouvement.

S'éclater au volant

Six habitants de l'agglomération zurichoise sur dix — soit environ 480 000 personnes — circulent en voiture. Près de la moitié d'entre elles se considèrent comme «un conducteur sportif» et se déplace presque toujours à quatre roues. La proportion des conducteurs qui déclarent rouler de manière à économiser l'essence est relativement faible. Parmi les ménages qui possèdent deux voitures ou plus et les propriétaires de grosses cylindrées et de voitures de sport, la majorité estime que le phénomène de la mort des forêts est exagéré. Ces informations proviennent d'un sondage commandé par le «Tages Anzeiger» en novembre dernier.