

**Zeitschrift:** Domaine public

**Herausgeber:** Domaine public

**Band:** 24 (1987)

**Heft:** 876

**Artikel:** Ecobonus plus

**Autor:** Delley, Jean-Daniel

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1019810>

### 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:** 18.02.2026

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

# Faut pas se presser

■ (pi) L'autonomie communale prend, dans la région lausannoise, des proportions quasi-comiques: alors que seize agglomérations suisses importantes ont introduit un abonnement vert sur leur réseau de transports publics, la quarantaine de communes actionnaires des TL (Transports publics de la région lausannoise) prend tout son temps, chacune à son rythme, pour décider d'adhérer au système de l'«abonnement bleu-blanc», calqué sur le modèle bâlois.

Devant l'impossibilité de réunir une majorité de communes, Lausanne a décidé de se lancer seule dans l'opération en octobre de l'année dernière. Les autres communes avaient initialement jusqu'au 31 août dernier pour introduire sur leur territoire le bleu-blanc, moyennant une participation de 18.45 fr. par abonnement mensuel vendu. Le délai a du être simplement annulé, deux communes seulement — Pully et Belmont — ayant suivi l'exemple du chef-lieu. Deux autres ont pris une décision dernièrement, ce qui ne fait tout de même que cinq communes sur plus de quarante. Le «hâtes-toi lentement» déploie ici tous ses effets!

C'est dans l'espoir de pousser les retardataires à se décider — si possible positivement — que la section vaudoise de l'AST (Association suisse des transports) a édité une brochure d'information sur les abonnements verts en Suisse et la situation dans la région lausannoise<sup>(1)</sup>. Elle a été envoyée à tous le conseillers

communaux et municipaux des communes concernées.

Il en ressort notamment que le manque d'empressement de certains est d'autant plus incompréhensible que l'investissement à consentir est le plus souvent fort modeste: pour de nombreuses communes, il ne dépasse pas la dizaine de milliers de francs. Pour d'autres, il est vrai, la pilule sera plus difficile à avaler: Renens (dix-huit mille habitants) devrait débourser 275'000 fr. par année. Cette même commune devra déjà payer l'augmentation du déficit provoqué par le prolongement d'une ligne TL sur son territoire et a été sollicitée pour participer au financement du Tramway qui reliera Lausanne aux Hautes-Ecoles et à Renens (TSOL). Le système lausannois prévoit en effet que toute prestation nouvelle soit prise en charge entièrement par les communes directement touchées. On se demande comment, dans ces conditions, de petites communes de quelques centaines d'habitants — Mex, Villars-Ste-Croix — qui ne disposent pour l'instant que de quatre liaisons journalières, pourront s'offrir une cadence horaire.

Alors que la Suisse allemande en est déjà à l'étape suivante — la communauté tarifaire à grande échelle — (voir DP 847), les Vaudois ont toutes les peines du monde à penser «région» plutôt que «clocher»!

(1) «L'abonnement bleu-blanc» — 24 pages, à commander à l'AST, case postale 2063, 1002 Lausanne

Barrelet et de Raymond Gremaud, ténor de l'agence "droitière" CPS n'a pas suffi à retenir les téléspectateurs derrière leur petit écran ... dix téléphones en tout et pour tout en cours d'émission, alors que les crottes de chien avaient suscité la réaction de centaines de personnes!

Pourquoi le meneur de jeu a-t-il laissé la discussion glisser pendant une demi-heure de la fiabilité des sondages à l'entrée (au demeurant

impossible) d'un Vert au Conseil fédéral? Les enjeux sont pourtant là: les dossiers de l'énergie, des transports, de la fiscalité attendent un déblocage qui pourrait bien venir des écologistes. Il aurait fallu en parler, avancer des solutions.

Mais las, à l'heure où même dans les couloirs du Palais, on ne se passionne plus que pour l'après-Pierre et l'après-Léon, comment en vouloir aux citoyens de profiter de l'été indien?

■ (jd) On se souvient de la proposition lancée par l'AST: augmenter fortement le prix de l'essence et répartir la somme ainsi amassée entre tous les habitants. Opération nulle pour les ménages qui roulent moyennement, coût supplémentaire pour les dévoreurs de kilomètres et prime pour ceux qui utilisent peu ou pas du tout un véhicule à moteur.

Georg Ziegler, directeur de la division des constructions d'une grande entreprise métallurgique, suggère une variante: plutôt que d'augmenter le prix de l'essence — avec le risque de voir se développer un tourisme de la station-service dans les régions frontalières — il propose de prélever une taxe proportionnelle à la distance parcourue annuellement et à l'impact du véhicule sur l'environnement. Le montant serait également redistribué entre les habitants du pays.

## Ecobonus plus

Grâce à cette incitation négative, on peut espérer une réduction de l'utilisation des véhicules et un déplacement de la demande vers des voitures équipées de catalyseur ou à propulsion électrique.

Le point faible de ce mode de régulation du trafic reste la situation des populations des régions périphériques, mal desservies par les transports publics et qui sont dépendantes des véhicules privés.

Pourtant de telles mesures méritent un examen attentif. Elles constituent la seule alternative à des interventions plus draconiennes encore, telles que l'interdiction de circuler ou le rationnement du carburant. On sait maintenant déjà que toutes les améliorations techniques aux véhicules se révéleront insuffisantes à réduire les émissions à un niveau supportable.

Reste donc à modifier nos comportements. La méthode incitative — par exemple l'ecobonus — est une solution plus souple que les mesures répressives.