

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **119 (1993)**

Heft 15/16

PDF erstellt am: **20.09.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

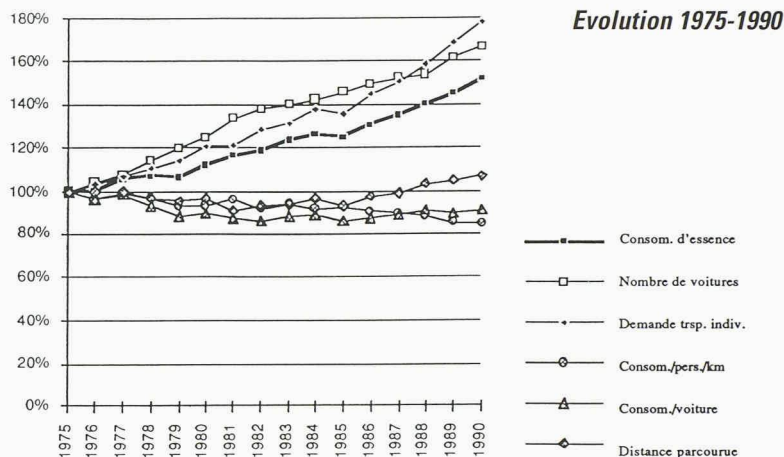
## Objectifs du groupe d'action CARBURANTS

Lors du scrutin de septembre 1990 sur les questions d'énergie, le peuple suisse a manifesté sa volonté d'économiser celle-ci et, partant, les carburants. Le Conseil fédéral a tiré sans plus attendre les conséquences de ce vote et présenté le programme Energie 2000.

Dans l'intervalle, il a beaucoup été question de dérégulation et d'économie de marché, c'est-à-dire de *non-intervention*. Le groupe d'action *Carburants* soutient les mesures prises à titre volontaire en vue d'économiser le carburant et d'en faire un usage rationnel. Il est prêt à contribuer à l'amélioration des conditions générales dans ce sens. Quant aux prescriptions, elles relèvent des autorités.

### Objectifs quantitatifs du groupe d'action Carburants

L'intention est de réduire de moitié l'augmentation prévue de la consommation de carburants. En clair: par



Principaux facteurs d'accroissement de la consommation d'essence: l'effectif des véhicules à moteur et la demande de transports

rapport à 1990, la progression en l'an 2000 ne devrait pas dépasser 19%. Plus important encore: faire en sorte que, par la suite, la demande se stabilise.

### Objectifs qualitatifs du groupe d'action Carburants

On doit parvenir à mieux tirer parti de l'énergie grâce à un *mode de conduite peu agressif*, grâce à des véhicules à la technique plus sophistiquée, et en choisissant les modèles les moins gourmands.

Moins d'auto-mobilité et plus de déplacements collectifs, avec d'autres types de véhicules.

Tableau 1

| Stratégie                      | Potentiel d'économies <sup>1)</sup> | Part de marché | Echéance | Economie an 2000 | Acteur                 |
|--------------------------------|-------------------------------------|----------------|----------|------------------|------------------------|
| Technique véhicules essence    | 30%                                 | ≤ 50%          | 2000     | ≤ 15%            | Acheteur               |
| Technique véhicules diesel     | 40%                                 | ≤ 20%          | 2000     | ≤ 8%             | Acheteur               |
| Mode de conduite               | 15%                                 | 30%            | 2000     | 4,5%             | Auto-école, conducteur |
| Système de transp.             | 10%                                 | 20%            | 2010     | 1%               | Contribuables          |
| "Car Pooling"<br>"Car Sharing" | 10%                                 | 20%            | 2000     | 2%               | Conducteur, entreprise |
| Total                          |                                     |                |          | ≤ 30%            |                        |

1) Potentiel d'économie par rapport à la consommation moyenne par flotte de véhicules (en 1991: 8,21/100 km mixtes)



### Groupe d'action Carburants

Trafic routier: TCS, ATE, Fédération routière suisse

Industrie de l'automobile: importateurs, Union des professionnels de l'automobile

Energie: Union pétrolière

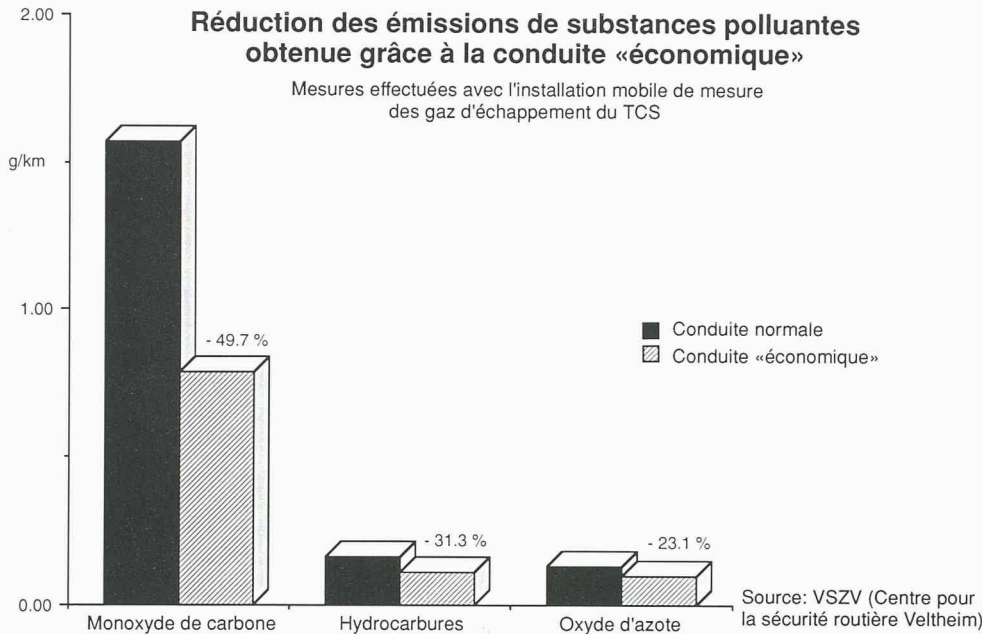
Organisation écologiste: Fondation suisse de l'énergie

Economie: Société pour le développement de l'économie suisse

Confédération: Office fédéral de l'énergie (OFEN), Office fédéral des forêts, de l'environnement et du paysage (OFFEP), Service d'étude des transports (SET), PTT

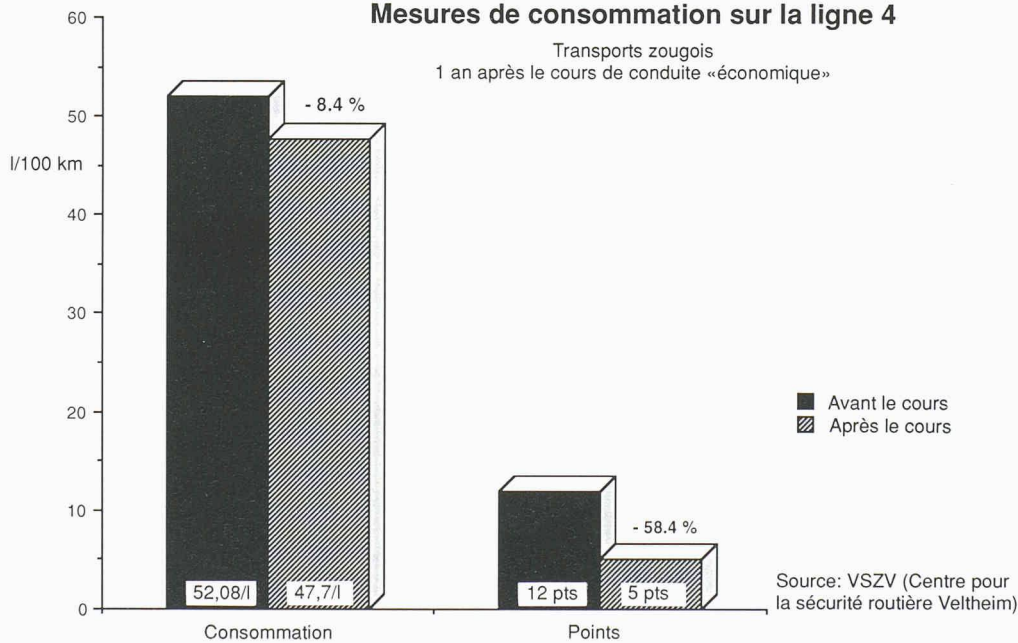
## Réduction des émissions de substances polluantes obtenue grâce à la conduite «économique»

Mesures effectuées avec l'installation mobile de mesure des gaz d'échappement du TCS



## Mesures de consommation sur la ligne 4

Transports zougais  
1 an après le cours de conduite «économique»



### Chances de succès (Tableau 1)

Il va sans dire que l'on n'observera guère de grands changements imputables à une modification de comportement d'ici à l'an 2000. Raison de plus pour nous mettre à l'ouvrage sans attendre. Il faudra qu'interviennent les effets conjugués des forces du marché, des prescriptions et de notre bon sens pour parvenir au but souhaité. N'insister que sur l'un de ces éléments – ou pis encore, attendre qu'ils se manifestent – ne suffira pas. Quant à modifier l'infrastructure des transports, leur organisation ou même l'aménagement du territoire, il y a fort plus de temps aussi.

Nous voyons des possibilités surtout dans le développement technologique, c'est-à-dire dans des rendements énergétiques améliorés, commercialisés grâce à une concurrence que l'on espère acharnée, et dans une conduite peu gaspilleuse, qui n'implique ni réduction de confort, ni idéologie. D'autres mesures peuvent accompagner cette stratégie ou induire avec le temps un comportement encore plus efficace et plus respectueux de l'homme et de l'environnement. Qu'on se le dise: du point de vue économique, le rationnement volontaire du carburant est la manière la moins coûteuse d'économiser l'énergie et il

offre des bénéfices externes intéressants (trafic plus détendu, moins de bruit, etc.).

### Difficultés

A mon avis, les difficultés politiques sont liées, comme c'est souvent le cas, à la peur du changement et au fait que chacun tient surtout à conserver l'acquis.

En effet, nous tendons à considérer la mobilité (physique) individuelle comme l'expression suprême de notre liberté personnelle et en avons confié la défense à quelques grandes associations, de sorte que la situation politique est pour ainsi dire bloquée. Nous sommes plus que jamais condamnés à attendre que d'autres prennent l'initiative – chose curieuse, on pense volontiers aux Etats-Unis et au Japon dans ce contexte – et ouvrent la voie, par le biais de leur législation nationale, à des solutions d'avant-garde moins gourmandes en énergie, que ce soit grâce à des moteurs plus efficaces ou par l'organisation du trafic.

Personnellement, je regrette que trop souvent, face à des projets tels que Rail 2000 ou Energie 2000, nous ne saisissons qu'avec beaucoup de réserves la chance qui nous est offerte de réaménager nos marchés... et nos attitudes. Il n'est pas rare que les concepteurs discernent avant tout des lacunes techniques, là où il conviendrait de reconnaître une force créatrice. C'est de l'inconséquence: nous demandons des visions d'avenir et lorsqu'on nous les propose, nous nous récrions. Le contrôle de la pollution par les mécanismes de l'économie de marché doit donc se traduire par des actes concrets et une volonté affichée de coopération qui se démarque de l'attente résignée de nouvelles ordonnances.

### Formation et perfectionnement: conduire sans gaspiller, la nouvelle mobilité

Nous attribuons beaucoup de poids à la formation des maîtres d'auto-école et des chauffeurs professionnels: la conduite «en douceur» peut faire économiser jusqu'à 15% de carburant. A cela s'ajoute la réduction des rejets



polluants et du bruit.

Pour parvenir à nos fins, nous voulons passer des conventions aux termes desquelles l'apprentissage de la théorie de conduite, rendu obligatoire, comportera des leçons de conduite «en douceur»; les connaissances ainsi acquises seront vérifiées à l'examen. Nous voulons amener les cantons et la Confédération à adapter dans ce sens les règlements d'examen. En amont, nous étayons ces efforts en créant des matériels d'enseignement à l'usage des degrés moyen et supérieur, ainsi que des écoles professionnelles: enseignement sur la consommation d'énergie et la mobilité, considérés dans l'optique des sciences sociales et naturelles.

#### **Communautés de transport et véhicules partagés**

Nous suivons avec attention l'expérience à grande échelle qui se poursuit dans les cantons de Bâle Ville et Campagne ainsi que dans le cercle voisin de Lörrach, où sont impliquées surtout des entreprises industrielles. L'idéal serait un partage des véhicules pour répondre à des prescriptions de parcage plus sévères de la part de l'entreprise, auxquelles devraient s'ajouter des restrictions de parcage sur les voies publiques environnantes. On obtiendrait du même coup un allègement du trafic dans les zones industrielles.

Nous soutenons les deux coopératives de «car sharing» par des contributions à l'établissement d'un système de réservation, à la saisie des données pour la facturation et à la formation des collaborateurs. Fortement motivés pour le partage des voitures, ils devraient lancer dans les communes la discussion sur les problèmes liés à la mobilité.

#### **Les accents du programme**

Les groupes d'action ne peuvent soutenir que des actions entreprises à titre volontaire. Etant donné les restrictions budgétaires, nous devons normalement nous limiter à amorcer ou à accélérer les mesures dues aux initiatives les plus diverses. Nous veillons à intervenir dans toutes les parties du pays.

#### **Accents 1993-94**

##### **Transmettre les connaissances de base – l'utilisation rationnelle du carburant**

Former à la conduite «en douceur»: maîtres d'auto-école et experts, chauffeurs professionnels d'entreprises utilisant une flotte de véhicules.

Créer des matériels d'enseignement pour la théorie de conduite

Elaborer des matériels d'enseignement pour les degrés moyen et supérieur, ainsi que pour les écoles professionnelles (énergie et mobilité)

Réduire la mobilité

Promouvoir le «Car Sharing»

Préparer le «Car Pooling»

Préparer la gestion des places de stationnement des entreprises et administrations

Préparer des interventions dans les villes «L'énergie dans la cité» et dans des agglomérations

##### **Aménager les conditions générales**

Améliorer les indications relatives à la consommation des véhicules

#### **Souhaits**

Personnellement, je souhaite que tous réalisent ce que leur rôle les amène à conseiller, réclamer ou promettre. Je pense avant tout aux appels à recourir aux instruments de l'économie de marché. La balle est maintenant dans le camp du secteur privé et des associations professionnelles. Les concepteurs sont donc eux aussi visés. Le groupe d'action joue en quelque sorte un rôle de catalyseur.

Il serait particulièrement réjouissant qu'une station touristique propose, par le biais de ses responsables de la planification, un modèle de trafic économique de mobilité et d'énergie.

*Energie 2000, Groupe Carburant  
c/o synergo, M. Ernst Reinhardt,  
case postale 4925,  
8022 Zurich, tél. 01/211 40 12*

#### **Effets d'une formation complémentaire ciblée**

