Los Angeles étouffe : des arbres pour respirer

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **26 (1989)**

Heft 949

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1011012>

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.

Un texte dépassé par les événements

(pi) Déposée en février 1986, l'initiative de l'Alliance des indépendants «pour l'encouragement des transports publics» semble déjà dépassée... C'est du moins l'avis du Conseil fédéral qui en propose le rejet. Il faut dire que depuis trois ans, la Confédération n'a pas ménagé ses efforts en faveur des transports publics.

Les indépendants, lorsqu'ils ont décidé de récolter des signatures, entendaient faire pression pour que le parlement s'occupe des transports publics; la politique coordonnée des transports traînait en effet dans les dossiers en attente depuis 1982.

Nombreux progrès

L'initiative souhaite que: «La Confédération encourage les transports publics, notamment par le rail. Elle assure une desserte suffisante de l'ensemble du pays par des modes de transport public appropriés en finançant un service de base.» Pour y parvenir, il est prévu, «jusqu'à l'entrée en vigueur d'une politique coordonnée des transports» — entre-temps rejetée par le peuple (juin 1988) — qu'un tiers au moins du produit

net des droits d'entrée et de la surtaxe sur les carburants sera affecté au financement des mesures préconisées.

Il faut reconnaître avec le Conseil fédéral que si l'initiative était sympathique lorsqu'elle a été déposée, elle a maintenant beaucoup perdu de son actualité. En trois ans, trains et bus ont bénéficié de plusieurs décisions:

— En 1986, les Chambres fédérales adoptaient des mesures de réductions tarifaires comprenant l'abonnement 1/2 tarif à 100 francs, mais aussi l'abaissement du prix de l'abonnement annuel pour les pendulaires (titre de transport qui coûte huit fois le prix de l'abonnement mensuel, au lieu de dix auparavant);

— Le peuple acceptait en décembre 1987 le projet Rail+Bus 2000.

— Le Conseil fédéral a lancé à fin 1988 une procédure de consultation pour la réalisation d'ici à 2010 d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA).

Rien de plus

A lire aujourd'hui le texte des indépendants, on se demande ce qui changerait pour l'utilisateur s'il était accepté. Les progrès ont même été tellement rapides que l'initiative est parfois en retard: ainsi lorsqu'elle prévoit que la Confédération encourage les «unions tarifaires». Celles-ci se sont mises en place spontanément dans plusieurs régions et on parle maintenant de «communauté de trafic». La première du pays se met en place à Zurich et une autre est planifiée à Genève. Ce système prévoit une coordination non seulement pour les tarifs et les titres de transports, mais aussi au niveau de l'exploitation.

Et surtout, il est à craindre que l'affectation obligatoire d'une part importante du droit d'entrée et de la surtaxe sur les

carburants en faveur des transports publics ne contribue à faire rejeter ce texte par le peuple, ce qui créerait une situation embarrassante puisque le souverain refuserait des propositions qui sont déjà en partie réalisées...

Enfin, élément qui pourrait être décisif pour motiver un retrait, le socialiste vaudois Béguelin a déposé en juin 1988 une initiative parlementaire demandant que soit ajoutées, à la liste des utilisations possibles des droits d'entrée et de la surtaxe sur les carburants figurant dans la Constitution, les «contributions aux frais d'infrastructures pour le trafic public dans les agglomérations ainsi que dans les régions périphériques ou de montagne».

Elément crucial d'une politique cohérente, les transports publics urbains ont en effet jusqu'à maintenant été exclus des compétences fédérales. Quant à l'initiative des indépendants, elle ne prévoit rien non plus à ce sujet. Il semble pourtant qu'un consensus se dégage pour accepter d'utiliser une partie du produit des taxes sur l'essence pour désengorger les villes. Le TCS envisagerait même de lancer une initiative populaire dans ce sens, conscient que les automobilistes ont tout à gagner à ce que des transports publics performants et si possible en site propre existent dans les villes où il est de plus en plus difficile de circuler en voiture.

La proposition Béguelin est actuellement à l'étude en commission du Conseil national. Lors de deux réunions, les 3 février et 5 avril, elle a été favorablement accueillie et estampillée du sceau «urgent». Elle aurait de plus toutes les chances de succès devant le peuple, car elle avantage aussi bien les citoyens que les habitants des régions périphériques. Enfin, la mesure proposée est simple et tient en une phrase; pas de risque donc de voir la complexité du sujet ou le cumul des oppositions sectorielles, comme pour la politique coordonnée des transports, lui être fatale. Ce texte, s'il passe la rampe des deux Chambres, ajouté à ce qui a déjà été réalisé depuis 1986, remplacerait avantageusement l'initiative «pour l'encouragement des transports publics».

Dans cette hypothèse, les indépendants auraient plus qu'atteint leur but, en suivant un autre chemin que celui qu'ils s'étaient initialement fixé. Ils devraient alors envisager de retirer leur initiative. ■

LOS ANGELES ÉTOUFFE

Des arbres pour respirer

(réd) Les catalyseurs dont sont équipées les voitures américaines ne semblent pas suffire à assurer un air pur. Ainsi, Los Angeles a décidé de mettre en place un programme d'assainissement, dont le coût sur cinq ans s'élèvera à près de 3 milliards de dollars. Quant aux frais entraînés par la pollution, ils sont estimés à 13 milliards de dollars par an.

Les autorités espèrent, d'ici 1993, diviser par deux le nombre de véhicules dans les entreprises, limiter le nombre de voitures familiales et promouvoir le méthanol comme carburant. D'autre part, entre deux et cinq millions d'arbres seront plantés. ■