

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 23 (1986)
Heft: 816

Artikel: Limiter le trafic
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1022835>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Limiter le trafic

Pour combattre la pollution de l'air — actuellement l'une des atteintes les plus graves à l'environnement et qui à terme met en péril la santé publique — on attend beaucoup de l'Ordonnance fédérale entrée en vigueur le premier mars dernier en application de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement.

Encore faudra-t-il que les cantons, chargés de l'exécution, agissent sans tarder, avec conviction et compétence. Les autorités cantonales disposent d'un délai de deux ans pour ordonner l'assainissement des installations domestiques et industrielles dont les émanations toxiques dépassent les normes admises. Elles devront également élaborer un plan de mesures pour abaisser les émissions provoquées par la circulation automobile. Or, dans plusieurs agglomérations, les limites autorisées sont déjà largement dépassées. Certes les mesures techniques déjà adoptées ou en voie de l'être — contrôle annuel des pots d'échappement, normes d'émission pour les nouveaux véhicules, catalyseurs — devraient contribuer à améliorer la situation. Mais les spécialistes doutent qu'elles soient suffisantes et qu'on puisse faire l'économie d'une limitation du trafic.

Ces craintes sont confirmées par les résultats d'une étude menée par Alfred Delfosse et Bernard Giovannini, du Centre universitaire d'études des problèmes de l'énergie à Genève. Si ces deux auteurs prévoient une réduction assez rapide des émissions de SO₂ (anhydride sulfureux) au niveau de 1960, ils sont moins optimistes pour l'oxyde d'azote: si on peut attendre une réduction des émissions de la part des véhicules consommant de l'essence (moins 60 000 tonnes par an), la croissance du parc des véhicules diesel va faire progresser ces émissions à

90 000 tonnes en l'an 2000 (une quantité équivalente à celle produite par l'ensemble des véhicules à moteur en 1965!).

Alors que les émissions dues au chauffage domestique semblent maintenant bien maîtrisées et ramenées à un niveau acceptable, celles du trafic conti-

nent de faire problème. D'où conclusion des auteurs: la recherche de solutions autres que techniques qui permettraient de limiter le trafic est une nécessité urgente.

Mais pour ce faire, le consensus politique est encore à trouver.

SOCIALISME JURASSIEN

Galerie de portraits

A l'occasion du dixième anniversaire de la fondation du nouveau PSJ, la société coopérative éditrice du mensuel *Le Peuple jurassien* publie une plaquette richement illustrée qui retrace l'histoire des luttes ouvrières dans les montagnes du Jura.

Les auteurs ont choisi — après une brève introduction sur l'histoire du parti, qui fut jusqu'à la création du nouveau canton une fédération régionale du parti bernois — de chercher à retrouver le fil de l'évolution de la cause socialiste dans le Jura à travers cinq figures marquantes. Car, comme l'écrit Jacques Simon dans son préambule, «le socialisme c'est avant tout des hommes, leur idéal, leur engagement et le fruit de leur travail». C'est ainsi que nous découvrons successivement Adhémar Schwitzguébel, ouvrier anarchiste qui assista comme délégué de sa section de Sonvilier au premier congrès de l'internationale en 1866 à Genève et devint un fervent disciple de Bakounine; Pierre Nicol, «l'avocat des pauvres», qui fut le premier député socialiste jurassien au Grand Conseil bernois; Ernest Vuille et son combat de tous les jours à la mairie de Tramelan-Dessus pendant les années terribles de la grande crise; Georges Moeckli, né d'une famille d'obédience radicale, qui vint au socialisme petit à petit et fut

l'un des pères fondateurs de l'Association pour la défense des intérêts économiques du Jura, et finalement, plus près de nous, Henri Parrat, intellectuel également venu au socialisme sur le tard, premier maire socialiste de Delémont puis premier préfet socialiste du Jura, qui restera dans les annales comme l'instigateur de la fameuse «lettre des préfets» du 21 octobre 1963 par laquelle les sept préfets du Jura demandent à leurs «patrons» bernois d'envisager «la recherche d'une autonomie partielle des sept districts jurassiens dans le cadre du canton de Berne».

C'est justement au sujet de la question jurassienne que le lecteur de cette plaquette reste un peu sur sa faim. Certes, le propos des auteurs n'était pas de refaire l'historique des mouvements qui ont abouti au plébiscite du 23 juin 1974, mais on aurait pu s'attendre à plus de précisions sur les rapports plutôt tendus que le PSJ entretint dès le début avec le Rassemblement jurassien.

Certaines querelles sont encore trop récentes pour être envisagées avec le recul qu'impose le travail de l'historien. Et l'intention des auteurs n'était que de «retracer la vie de ces hommes et nous en décrire des facettes peut-être cachées». L'opération est réussie et le produit se lit agréablement. **MAM**

«Socialisme jurassien d'Adhémar Schwitzguébel et Henri Parrat». Soc. coopérative *Le Peuple jurassien*, C.P. 122-2800 Delémont 2.