Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1973)
Heft: 249

Artikel: La nouvelle inquisition
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1027976

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: 13.12.2025

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

La grande peur du lobby de l'automobile

Le Touring-Club Suisse, la Fédération routière suisse craignent pour notre liberté : l'automobile, selon eux, a libéré une grande partie de notre population ; et cet acquis est tel, que le restreindre est inacceptable dans un pays démocratique. Quelle est cette menace qui plane sur l'automobile, et partant, sur la démocratie ? Un rapport de 140 pages sur les coûts sociaux de l'automobile présenté par le professeur Walter Wittman et M. Ulf Bülte de l'Université de Fribourg dans le cadre de l'Institut Gottlieb Duttweiler, de Ruschlikon.

Outre les frais que l'automobiliste supporte directement — achat du véhicule, essence, réparations, assurance, garage — la voiture engendre un certain nombre de dépenses qui sont mises à la charge de la collectivité. Voici les estimations de Wittman et Bülte pour la Suisse (1970 et millions de francs) :

Construction des routes	1544,1
Accidents, dégâts matériels	252.—
Guérison des blessés	56,2
Coût de l'invalidité	16,1
Hospitalisation avant décès	1,1
« Coût » des morts	42,9
Rente aux survivants	69,8
Diminution de la production	598,3
Perte de temps	28,8
Secours en cas d'accidents	17.—
Conséquence des accidents	232.—
Prévention des accidents	6.—
Surveillance du trafic	140.—
Total	3004,3

Pour compenser ces milliards de dépenses inscrits à la charge de l'Etat, les deux experts fribourgeois n'enregistrent que deux milliards de recettes ; d'où un découvert de un milliard. Fin du mythe de l'enrichissement des caisses publiques par le biais des impôts indirects sur l'automobile.

Immédiatement, le lobby de l'automobile a fait intervenir l'artillerie lourde. Le « Touring » titre : « Une enquête douteuse » - « insuffisant ». En fait, un seul reproche aux enquêteurs garde l'apparence du sérieux, celui d'avoir comptabilisé les conséquences matérielles et personnelles au chapitre des coûts sociaux, alors que les automobilistes sont au bénéfice d'assurances personnelles. On attend avec impatience la réponse de Wittman et Bülte ; mais d'ores et déjà on peut à coup sûr tenir compte dans la réflexion de l'élément suivant : les frais d'hospitalisation sont loin d'être couverts par les assurances, l'Etat prenant à sa charge la plus grande partie du coût des journées d'hôpital. En ce qui concerne les assurances elles-mêmes, qu'il s'agisse des mutuelles ou de l'assurance survivants ou invalidité, il ne faut pas sous-estimer le rôle du subventionnement dans leur fonctionnement, ni oublier à quel point il est obéré par les utilisateurs d'automobiles. On se souvient de cette statistique du « Monde » selon laquelle l'automobiliste, pour un même trajet, risque cent fois plus un accident mortel que le client du chemin de fer.

Il y a plus : une enquête sur les coûts sociaux est fort complexe et celle qui nous intéresse n'a pu tenir compte d'un facteur important, l'emprise de la circulation sur le sol. Les routes continuellement élargies, les parkings en plein air, utilisent un espace dont le prix, dans les villes en particulier, croît tous les jours. Ajoutons à cela le fait, par exemple, que le budget des constructions officielles s'alourdit des investissements nécessaires aux parkings (à Genève, le seul parking du Centre médical universitaire coûtera 33 millions).

Qui dit emprise de la voiture sur le sol, dit aussi disparition des espaces pour la détente, pour le jeu, difficultés de circulation pour les piétons (particulièrement les enfants et les personnes âgées), air pollué, en un mot, appauvrissement constant de la vie en ville.

L'enquête de Wittman et Bülte pourra être discutée. Elle met en lumière pourtant un élément d'appréciation capital : les calculs économiques sont défavorables à la voiture, grande gaspilleuse d'énergie, de travail, d'espace.

La nouvelle inquisition

En page 2 de notre honorable confrère, « L'Ordre professionnel », hebdomadaire romand d'« information économique et sociale », un texte violemment polémique intitulé : « Genève : la démocratie bafouée ». Est prise à partie de façon acerbe par le rédacteur, la campagne électorale de la Ligue marxiste révolutionnaire pour soutenir la candidature de Mme Jacqueline Heinen au Conseil d'Etat. Une réflexion sur le thème : la LMR « profite indûment du libéralisme d'un régime qu'elle entend saboter ». Suivent dix-neuf noms, reproduits avec année de naissance, profession et adresse, des personnes qui ont cautionné officiellement l'entrée en lice de Mme Heinen.

Une nouvelle inquisition qui n'ose pas dire son nom.

Pourquoi « L'Ordre professionnel » s'arrête-t-il en si bon chemin ? Pourquoi ne pas dire clairement : voici dix-neuf citoyens à mettre au ban de la société, dix-neuf citoyens à qui vous ne donnerez plus de travail, dix-neuf citoyens à éviter comme la peste ?

Comment souscrire enfin à l'argumentation des milieux patronaux ? La candidature de la LMR n'a en aucune façon jeté le « ridicule » sur notre démocratie, puisqu'elle se fondait sur la liberté de la critique qui devrait être une des composantes essentielles de notre système; elle a bien plutôt mis en lumière les limites de la démocratie patronale.