

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 23 (1986)
Heft: 827

Artikel: "Amis de la voiture?"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1022961>

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: 24.01.2026

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

«Touche pas à ma bagnole!»

«Ridicule», le mot revient dans presque tous les commentaires que la presse alémanique a consacré au dépôt de l'initiative contre la vignette autoroutière. On peut y ajouter celle pour le rétablissement des limitations de vitesse à 130 et 100 km/h. et relever que plus de 100 000 citoyens suisses sont prêts à monter aux barricades pour défendre le pauvre automobiliste, doublement écrasé par l'obligation de lever le pied de temps en temps et par une taxe annuelle de 30 francs. Triste leçon de civisme dont on se demande bien quel enseignement pourront en tirer les manuels d'Histoire.

Les jeunes générations occidentales n'imaginent pas la vie quotidienne sans l'automobile, ni par conséquent que celle-ci puisse avoir une histoire. Et pourtant, qui aurait pu prévoir à la naissance du siècle les bouleversements que cette invention allait apporter dans notre quotidien? Certainement pas Clémenceau, qui écrivait en 1882 dans son journal *La Justice*: «Dangereuse, puante, inconfortable, ridicule assurément, vouée à l'oubli rapide, telle est la voiture automobile qu'en Allemagne MM. Benz et Daimler viennent de présenter au Kaiser Guillaume.» 1882, il y a à peine cent ans!

INDISPENSABLE FLÉAU

De nos jours, la voiture a su se rendre indispensable. Elle a tué la ville en lui donnant une extension kilométrique qui fait éclater toute communauté, et un encombrement qui rend impraticable l'usage quotidien des commodités qui faisaient la raison d'être d'une cité — marché, culture, beauté des perspectives, vie des places. Elle impose le bétonnage des campagnes dont elle était censée faciliter

la découverte. Elle a profondément modifié notre rapport au temps et à l'espace sans que cela soit toujours dans le sens d'une amélioration. Ses méfaits ont été dénoncés depuis longtemps et le constat de Clémenceau a gardé toute son actualité. A cette nuance près que l'on peut aujourd'hui remplacer «puante» par «polluante».

Plus grave peut-être, parce que plus insidieux, est l'impact de l'automobile sur les mentalités. Elle convient parfaitement à une civilisation qui, d'individualiste, est en train de devenir profondément égoïste. Toutes les lâchetés, toutes les bassesses se retrouvent en caricature dans les comportements que l'automobile rend possibles quand elle ne les encourage pas. Arriviste, «m'as-tu vu», agressif, prêt à en venir aux mains pour une éraflure sur sa carrosserie, réfugié derrière la fausse impression de puissance que donne la cylindrée de son moteur, l'automobiliste représente un bien triste échantillon de race humaine. Les organismes de prévention routière ne s'y trompent pas, quand ils lancent à l'intention du troupeau des vacanciers motorisés des campagnes comme celle de «Bison futé», dont on se demande si elle n'a pas été conçue par des psychologues de la petite enfance.

L'IDÉOLOGIE AUTOMOBILE

Devenue force politique, depuis la création du Parti des automobilistes, la bagnole a aussi sa presse spécialisée. *Tacho*, magazine alémanique gratuit, tire à 300 000 exemplaires alors que chez nous, *Bourse Auto* a permis à un Claude Jacot d'étaler pendant des mois ses points de vue plutôt tranchés. La direction du journal vient d'annoncer un changement de «ligne politique», affaire à sui-

vre. Il n'en subsiste pas moins que les milieux automobiles sont largement perméables à l'idéologie la plus réactionnaire, quand ce n'est pas au mensonge pur et simple. En mars 1984, le TCS publie un tableau qui attribue 90% des émissions d'oxyde d'azote dans l'atmosphère à des causes naturelles. Nous sommes alors en pleine campagne contre les limitations de vitesse. En mai 1986, un autre tableau attribue 65% de ces émissions au trafic routier. Les connaissances scientifiques auraient-elles évolué à ce point? Non, simplement le TCS a pris entre-temps l'option de soutenir l'introduction du catalyseur. (*Journal de l'AST*, 4/86.)

METTRE AU POINT MORT?

Accuser l'automobile de tous les maux de notre civilisation reviendrait à lutter contre des moulins à vent. La mauvaise foi manifestée par ses défenseurs qui cherchent à minimiser ses nuisances — et

«Amis de la voiture?»

Dans les pages en allemand de l'Ami de la Nature (3/86), Rudolf Strahm, secrétaire de la Fédération suisse des Amis de la Nature, expose les raisons qui ont amené cette organisation à renoncer au lancement d'une initiative fédérale pour l'introduction de dimanches sans voitures. Une collaboration avec le comité de Berthoud, auteur d'une première initiative, avait été envisagée.

A la suite d'une campagne d'information menée durant l'été 1985, le Comité central de la FSAN a décidé de soumettre la question aux sections en novembre 1985. Au bout de deux mois et demi, 138 sections avaient répondu (soit le 72%), la plupart d'entre elles à la suite d'une assemblée de section, soit après consultation de la base. Le verdict est sans appel: seules trois sections se montrent favorables au

ceci jusque dans la presse quotidienne — n'en est pas moins irritante et, hélas, aisément compréhensible. A l'heure où même les Amis de la Nature refuseraient de soutenir une initiative pour des dimanches sans voitures (voir encadré) la seule vérité de l'automobile éclate au grand jour:

Même dangereuse, elle m'est indispensable; il faudra que l'essence passe à quatre francs le litre pour que j'envisage de réduire ma consommation; les spécialistes qui mesurent le taux de pollution de l'air ne parviendront pas à me convaincre que c'est moi qui contribue à le salir, les industriels n'ont qu'à réduire leurs émanations et les ingénieurs trouver des systèmes de chauffage moins polluants. Toujours le faux-fuyant. Laisser ma voiture au garage? Impossible, même si mon voisin acceptait d'en faire autant. Pourquoi? Simplement parce que c'est LA MIENNE.

M. A. M.

lancement d'une initiative. Sur les 135 qui s'y opposent, 126 refuseraient même de soutenir une telle initiative si elle était lancée par d'autres milieux.

En revanche, 66 sections contre 72 sont favorables au lancement d'une initiative sur un autre sujet: 65 pour des tarifs réduits des transports publics, 43 pour le développement des chemins de fer, notamment par des horaires plus denses et 37 pour encourager un tourisme «léger».

Dans ses conclusions, Rudolf Strahm voit dans ce refus une certaine lassitude à l'égard des initiatives et un désir de proposer des mesures pratiques et réalisables pour la protection active de l'environnement. Il est également clair que même les Amis de la Nature se sentent liés à leur voiture et conçoivent difficilement de s'en priver, fût-ce pour un dimanche.

COURRIER

L'Université et les femmes

Les professeurs sont-ils des machos? Non, répondront-ils avec conviction si vous leur posez la question directement. La plupart d'entre eux, en effet, pensent qu'il n'existe aucune discrimination basée sur le sexe au sein de notre élite intellectuelle. En ce qui concerne les étudiants, c'est sans doute vrai. Il est pratiquement révolu le temps où l'on se demandait ce que les filles cherchaient dans les grandes écoles, et où les étudiantes brillantes risquaient tout simplement de se faire appeler Monsieur. D'ailleurs, la montée des effectifs a noyé la différence. Tout enseignant universitaire soumis au stress des grands auditoriums et au stakhanovisme des centaines d'examen à superviser rapidement saura de quoi je parle: on n'a plus le loisir aujourd'hui de se demander si la copie émane d'un étudiant ou d'une étudiante. L'égalité des chances par le nombre, en quelque sorte.

C'est là que le bât blesse. Récemment, plusieurs quotidiens romands s'inquiétaient — chiffres à l'appui — des barrières opposées aux femmes dans la poursuite d'une carrière universitaire: beaucoup d'assistantes, peu de femmes au niveau intermédiaire stable et pratiquement plus au niveau professoral (sauf peut-être en Lettres et en Pédagogie).

Sans parler des instances dirigeantes. Que penser de cette masculinisation de la parole universitaire? L'argument selon lequel il n'y aurait pas de candidates relève de la mauvaise foi. Celles-ci se multiplient bel et bien, mais les nominations ne semblent pas répondre à cette pression. Une telle rigidité n'est pas, c'est évident, à l'avantage des femmes. Je crois qu'elle n'est pas, non plus, à l'avantage de l'Université. D'abord, parce que celle-ci est le lieu de l'intelligence, et qu'il s'agit de comprendre un tel problème, de l'analyser, d'y apporter des solutions, et non de le nier en bloc comme le font encore trop de professeurs. Ensuite, parce que la société elle-même accélère, en ce moment, le processus d'égalisation des chances, et qu'il est dommage que l'Université soit en retard et non en avance sur son temps. Enfin, parce qu'à trop écarter les femmes de ses activités majeures, le système de l'enseignement supérieur risque de se priver de perspectives neuves et de compétences certaines. Des remèdes? Définir et appliquer une politique de promotion active de l'égalité. Encourager la participation des femmes aux activités dirigeantes de l'Université, selon certains modèles scandinaves par exemple. Constituer une commission ou un service chargé d'assurer une telle promotion, en lui donnant un droit de regard sur les procédures de nomination. Tout — ou presque — reste à faire. A suivre.

Christine Mironesco

EN BREF

1901: la guerre des Boers fait rage dans le sud de l'Afrique. Le peuple suisse soutient la cause des colons d'origine néerlandaise. C'est ainsi que le magasin bernois «Au bon marché» consacre le 10% de ses recettes du mercredi 9 janvier à un Comité de secours en faveur des victimes boers de la guerre... Tout rapprochement avec la situation actuelle serait inconvenant.

* * *

A la suite d'une émission économique de la TV suisse alémanique, de nombreux salariés s'adressent à leur caisse AVS pour obtenir le détail des

cotisations versées en leur faveur par leurs employeurs. Certains assurés s'aperçoivent ainsi que des réductions de rentes dont ils avaient été victimes provenaient d'erreurs comptables.

* * *

Extrait d'une feuille d'information consacrée à la commune de Saint-Hippolyte, en Franche-Comté: «Saint-Hippolyte fut incendié et dévasté pour la première fois en 1414 par les Ecorcheurs. Dévasté une seconde fois par les Suisses en 1475.» Certes il y a prescription, mais ceci nous rappelle que les Helvètes n'ont pas toujours fait de la neutralité leur vertu première.