Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1977)
Heft: 400

Artikel: Des voitures sans prix
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1018597

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: 15.07.2025

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

J.A. 1000 Lausanne 1
Hebdomadaire romand
No 400 24 mars 1977
Quatorzième année

Rédacteur responsable:
Laurent Bonnard

Le numéro: 1 franc
Abonnement
pour une année : 48 francs

Administration, rédaction:
1002 Lausanne, case 2612
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1
Tél. 021 / 22 69 10
C.C.P. 10-155 27

Imprimerie Raymond Fawer S.A.

Ont collaboré à ce numéro:
Rudolf Berner
Claude Bossy
Jean-Daniel Delley

400

Domaine public

Des voitures sans prix

Les agents de la force de l'ordre avaient embarqué à la fourrière les vélos et les vélomoteurs des gosses qui « obstruaient » l'entrée du Palais, le président de la Confédération y était allé, devant une assemblée de notables et de vendeurs, d'un sermon sur la liberté individuelle, sur les mérites de notre civilisation et les inévitables bienfaits des compromis intervenus entre les intérêts en présence, le représentant du gouvernement cantonal avait fait preuve d'un réalisme bien senti mettant l'accent sur la faillite d'un système législatif, ridicule à force d'être dépassé par le progrès technique, le responsable de la manifestation s'était tout bonnement félicité de la reprise des affaires, le cortège officiel avait parcouru les stands encore vierges des marques de convoitise que n'allaient pas manquer de laisser des dizaines de milliers de clients potentiels attendus de pied ferme, le quarante-septième Salon de l'automobile pouvait s'ouvrir.

Pour couronner le tout, un slogan ambitieux, comme dit le « Touring » : « L'automobile nous rend indépendant ». On tente de revenir aux sources de la motorisation, alors que l'opposition se fait de plus en plus massive à travers le pays, alors qu'interventions parlementaires et initiatives se multiplient pour freiner la grande bouffe de l'automobile sur l'espace et l'environnement.

L'indépendance que nous procure l'automobile est en effet sans prix ! Comment calculer en effet — c'est un exemple parmi d'autres — le total exact des dégâts infligés à l'agriculture le long des routes par les dépôts de plomb contenus dans la benzine ? N'en faisons pas encore un drame, protestent les spécialistes de la Station fédérale de recherches agronomiques de Liebefeld ! Il n'en reste pas moins que dans les zones les plus exposées, la concentration de plomb — qui a quintuplé en moins de dix ans — est aujourd'hui de deux à dix fois supérieure à la teneur maximum tolérable selon les normes fixées par la Communauté européenne. (Et les Chambres fédérales de conseiller au peuple de refuser l'initiative Albatros qui justement s'attaquait au problème, d'attendre des mesures envisagées par le Conseil fédéral en la matière, mesures qui ne prendront effet que dans cinq ans au mieux...)

Réussira-t-on à mieux calculer le prix de notre indépendance motorisée en lisant les statistiques annuelles des accidents de la circulation ? Personne n'a rappelé devant les carrosseries rutilantes exposées au Palais des expositions genevois que pour un effectif de véhicules à moteur de 2,201 millions d'« unités » (ajoutez-y 43,6 millions de véhicules à moteur étrangers entrés en Suisse l'année dernière) la police helvétique enregistrait 63 050 accidents qui furent sans contestation possible une belle source de profits pour toute l'industrie automobile.

Personne n'a rappelé non plus le nombre de personnes ayant trouvé la mort dans ces accidents, 814 hommes, 251 femmes et 109 enfants, soit 322 piétons, 443 conducteurs et passagers de « voitures de tourisme », 53 conducteurs et passagers de « véhicules utilitaires, 137 conducteurs de motocyclettes et motocycles légers, 208 cyclistes et 11 personnes conduisant d'« autres » véhicules.

Remarques partielles, critiques faciles, émotion à bon marché, dira-t-on. Certes, il n'est pas question de faire en quelques lignes le tour du problème. Mais on ne dira jamais assez que la véritable performance du Salon de l'automobile, c'est de passer sous silence le prix réel de la voiture, pour la collectivité et pour chaque citoyen, qu'il soit conducteur ou non.

P.S. - Note finale optimiste comme il se doit. La vogue de la bicyclette, qui s'était tassée en 1975, reprend vigoureusement : 90 000 vélos supplémentaires vendus en 1976 ! La Suisse comptera bientôt autant de vélos que de voitures de tourisme. En queue de classement pour l'instant, les cantons romands.