

Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1985)**

Heft 758

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Les gros «culs» nous les cassent

«Les routiers sont sympas». Ce slogan, véhiculé par chaque poids lourd ou presque, a probablement été imaginé à l'époque pour contrebalancer tous les effets négatifs des engins symbolisés par l'éléphant. Avec le pacifique pachyderme, les gros «culs» n'ont en commun que l'aspect mastodonte; en mouvement, plus aucun rapport: bruyants et polluants, souvent pressés et roulant à la limite de leurs possibilités, ou alors se traînant à la moindre côte.

Pour sûr que le slogan sera définitivement dévalué si les routiers persistent à vouloir défendre leur cause en semant le chaos.

Le débat qui a précédé l'introduction de la taxe a été largement utilisé. Cette taxe se justifie par le principe de la couverture des coûts: chaque secteur du trafic routier doit payer les frais qu'il occasionne. Et encore les frais ont-ils été calculés au plus serré: pas question d'y intégrer les coûts sociaux — pollution et accidents, par exemple. Les camionneurs ont tenté de se soustraire à leurs obligations en produisant des calculs «prouvant» qu'ils payaient leur part. Le coup n'a pas marché. Ils ont ensuite contesté la solution du Conseil fédéral, proportionnelle à la distance parcourue, et ont glissé dans l'oreille des parlementaires l'idée de la taxe forfaitaire, indépendante du kilométrage. Ils ont été entendus, ce qui ne les empêche pas maintenant de se plaindre des inégalités de traitement qui découlent de cette solution.

Après la votation populaire, certaines organisations de routiers ont donné de la voix, mettant en cause la légitimité de la décision et menaçant de ne pas s'y soumettre. Imaginons le tollé si les partisans du service civil, à la suite du sec refus de leur initiative, avaient annoncé des mesures pour entraîner la bonne marche de l'armée.

Le 17 décembre, première action de blocage des frontières. Les polices cantonales observent discrètement les événements; pas de procès-verbaux, pas d'amendes. Attitude qui tranche avec le zèle manifesté parfois par les policiers pour piéger vélos et vélomoteurs à la sortie des écoles...

Beaucoup de patience donc de la part des autorités et de l'opinion publique. Mais une attitude qui risque de changer rapidement si les ultimatums des routiers se multiplient et si les perturbations du trafic se renouvellent.

Certes, les gouvernements étrangers, plus sensibles aux pressions de leurs camionneurs qu'aux exigences d'une politique coordonnée des transports, ont pris ou envisagent des mesures de rétorsion (qui parfois ne sont que la suppression d'un traitement de faveur fait aux routiers suisses)... Les difficultés peuvent être aplanies par la négociation. L'ASTAG — la principale organisation des transporteurs routiers suisses — semble l'avoir compris; elle a baissé le ton, consciente que les menaces ne paieront pas. Mais suffit-il de déclarer qu'on ne soutiendra pas les actions illégales et de se laver les mains de ce que pourraient entreprendre les sections locales? Les collectivités publiques membres de l'ASTAG, il y en a, seraient bien inspirées de calmer leur direction et, le cas échéant, de reconsidérer leur participation à une association dont le vice-président Friderici n'a pas hésité à fournir des véhicules pour barrer les routes.

Reste que les poids lourds n'ont pas l'avenir pour eux et qu'une restructuration de la branche est inévitable à terme. Sur de longues distances notamment, ce moyen de transport est archaïque, aberrant d'un point de vue énergétique et écologique. A l'heure où la mort des forêts prend des dimensions catastrophiques et où, dans plusieurs régions d'Europe, la pollution de l'air a atteint un niveau intolérable, l'attitude des gouvernements dans la guerre des camions montre bien que la clairvoyance et la volonté politiques ne sont pas à la hauteur de la situation.

J. D.

J. A. 1000 Lausanne 1

Hebdomadaire romand
N° 758 17 janvier 1985

Rédacteur responsable:
Laurent Bonnard

Abonnement
pour une année (1985): 60 francs
Vingt-deuxième année

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

Imprimerie des Arts et Métiers SA

Ont collaboré à ce numéro:

Jean-Pierre Bossy
François Brutsch
Jean-Daniel Delley
André Gavillet
Jean-Claude Hennet
Yvette Jaggi
Charles-F. Pochon
Victor Ruffly

Points de vue:
Hélène Bezençon
Jeanlouis Cornuz