

Automobilistes : les rois

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **28 (1991)**

Heft 1058

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1021085>

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.

La cacophonie déjà

Alors que les problèmes de l'heure nécessiteraient un vrai consensus entre les partis gouvernementaux, on assiste à une dérive vers les extrêmes. Mais si le pays devient difficile à gouverner, ce n'est pas tant à cause de la présence des automobilistes au Parlement, que du fait de leur influence sur les grands partis.

(jd) Le scénario que nous proposons la semaine dernière (DP 1057 «Clarification») était bien sûr optimiste. La poussée électorale d'une droite dure et simplificatrice aurait pu inciter les partis gouvernementaux à se libérer de leurs démons extrémistes, à laisser ce terrain glissant aux nouveaux venus et aux anciens de la veine populiste, à marquer plus clairement leur territoire et leur responsabilité particulière face à un paysage politique qui s'effiloche.

Radicaux, automobilistes: même combat !

Mais non, cette chance de clarification ne semble pas devoir être saisie. Pour Franz Steinegger, le président des radicaux suisses, la défaite de son parti est due avant tout à une mauvaise politique de vente. Ainsi en matière d'asile, constate-t-il, «le parti des automobilistes a repris notre programme et expose nos

thèses de manière un peu plus vigoureuse». L'électorat n'a pas remarqué que les radicaux défendent plus ou moins les mêmes idées que les automobilistes: internement des requérants illégaux, engagement de l'armée aux frontières, contingentement. Idem en matière d'environnement et de circulation: les radicaux ont critiqué les limitations de vitesse estivales, les taxes d'orientation destinées à remplir les caisses de la Confédération, et ne considèrent pas les valeurs limites d'émissions pour la protection de l'air comme des normes sacrées. En définitive, seule l'attitude face à l'Europe distingue les deux formations. Au passage, le parlementaire uranais décoche une flèche à ses partenaires démocrates-chrétiens, accusés de flirter trop facilement avec la gauche par l'intermédiaire de leurs deux conseillers fédéraux. Et Steinegger d'en appeler à une politique bourgeoise claire-

ment profilée, seule à même, selon lui, de stopper la progression des formations populistes.

Malheureusement, le diagnostic radical ne correspond pas aux faits. Les résultats obtenus par le PDC le 20 octobre dernier montrent à l'évidence que l'aile progressiste chrétienne sociale a progressé au détriment des conservateurs. Le parti du centre n'a donc probablement rien à gagner dans une surenchère droitiste.

De leur côté, les socialistes n'ont pas manqué eux aussi de se distinguer en emboîtant le pas à l'extrême-gauche: alors qu'un comité composé de parlementaires radicaux, démocrates-chrétiens et démocrates du centre se constituait pour faire campagne contre l'adhésion de la Suisse au FMI et à la Banque mondiale, le comité central du PSS se prononçait également, à une courte majorité, contre cette adhésion; une décision particulièrement maladroite, alors qu'il s'agit maintenant de préparer l'opinion à une collaboration plus poussée avec l'Europe et les organisations internationales.

Majorité de progrès possible

Cette dérive des partis gouvernementaux vers les extrêmes est désolante, au moment où le pays a besoin d'un consensus minimum fort face à des échéances importantes (finances publiques, politique étrangère notamment). Ces formations ne sont certes pas homogènes et les déclarations d'un Franz Steinegger pas plus que la décision du comité central socialiste ne reflètent la diversité des opinions dans ces deux partis. On doute que le Genevois Gilles Petitpierre et le Bâlois René Rhinow, pour ne prendre que ces deux exemples, partagent le point de vue de leur président; et de nombreux parlementaires socialistes, ainsi que bien des sections cantonales, ne se reconnaîtront pas dans l'alliance contre-nature de leur parti avec les milieux les plus conservateurs du pays. D'une enquête réalisée par la *Weltwoche* auprès de tous les membres du nouveau Conseil national — il faut saluer la performance journalistique de l'hebdomadaire zurichois qui ne se contente pas de hurler avec les loups à la Suisse ingouvernable, mais qui fournit des informations originales — il ressort qu'une majorité de celles et ceux qui se sont exprimés se prononce pour une demande d'adhésion à la Communauté européenne et contre l'achat de l'avion F18. Il y a donc du mouvement

AUTOMOBILISTES

Les rois

(jd) A en croire les résultats des élections fédérales, les automobilistes helvétiques seraient particulièrement mal lotis comparés à leurs collègues européens. Markus Schneider, dans la *Weltwoche* du 24 octobre dernier, remet les choses à leur juste place.

Prix de l'essence ? En termes réels, il a baissé de 25% depuis 1973, et même de 35% par rapport à 1980. Si l'on excepte le Luxembourg, aucun pays d'Europe ne connaît un prix aussi bas. Réseau routier ? Il est l'un des plus denses du monde. En quinze ans, les autoroutes se sont allongées de 950 à 1500 km. De 1975 à 1984, le réseau routier cantonal et communal a progressé de plus de 13%. Dès lors, il n'est guère étonnant de voir croître de manière explosive le parc automobile: 1,383 million de véhicules en 1970, 2,247 millions en 1980 et 2,994 millions en 1990. Circulation ? On note

bien sûr quelques bouchons et autres ralentissements à certains moments et à des endroits sensibles, mais en général la circulation est fluide. En cinq ans, de 1985 à 1990, le trafic a augmenté d'un quart.

Malgré la très haute densité des transports publics, l'automobiliste en Suisse est roi. Tous les indicateurs le montrent. Alors, d'où vient cette grogne ? Markus Schneider croit avoir trouvé: les nombreuses contraintes — limitations de vitesse, restrictions au parking, seuils et autres chicanes — qui irritent l'automobiliste et qui, jusqu'à aujourd'hui, n'ont ni amélioré la qualité de l'air ni mis un frein à la circulation. La cohérence, il est vrai, n'est pas la qualité première de la politique en matière de circulation.

Trop de mesures hâtives, dispersées, dont on ne peut montrer clairement l'efficacité et surtout trop d'effets d'annonce, dans le désordre qui font fantasmer l'automobiliste toujours prêt à croire qu'il subit plus de contraintes que ce n'est objectivement le cas.