

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (1985)  
**Heft:** 777

**Artikel:** Ecomobile : feu vert pour un lobby  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1017680>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 12.05.2025

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

## Le rempart du langage

Mon article sur la «Justice impénétrable» (DP 775) n'a guère eu l'heur de plaire! De différents côtés, on me fait valoir que je confonds tout et que je n'y comprends rien — quant à ce dernier point, à dire vrai, c'est précisément ce que je disais, mais selon mes interlocuteurs, c'est à ma mauvaise volonté que je devrais m'en prendre et au fait que j'ai négligé de m'informer.

Dans les termes les plus courtois, l'un d'eux, l'ancien juge Philibert Muret, a même pris la peine de m'écrire, et sa réponse mérite d'être citée:

«Le *langage judiciaire* est moins obscur qu'autrefois. Il l'est encore pour le profane, comme tout vocabulaire technique. Comment expliquer ou remplacer des termes précis comme «allégué» ou «commission rogatoire»? Quiconque veut s'informer le peut (au greffe du tribunal, auprès d'un service de consultations juridiques, voire auprès d'un consulat) sans nécessairement passer par un avocat.

»La convocation par la *Feuille des avis officiels* est exceptionnelle, lorsque le destinataire est vraiment introuvable (ce n'est la faute ni du tribunal, ni de la partie adverse!). Les chances d'atteindre l'intéressé sont évidemment faibles; mais comment faire mieux? La disparition d'une partie ne doit pas empêcher l'autre d'obtenir un jugement, ce serait trop commode!

»La *langue officielle* est le français, notamment dans les publications, pour des raisons évidentes. En voudrait-on une autre, laquelle choisir pour atteindre un destinataire dont on ignore tout sauf le nom? Aux audiences en revanche, il y a toujours un interprète lorsque c'est nécessaire.

»La *gratuité de la procédure* est un remède illusoire, qui crée autant d'injustices qu'il ne prétend en supprimer. Elle profite au riche autant qu'au pauvre, à celui qui a tort autant qu'à celui qui a

raison. Elle encombre les tribunaux de réclamations insoutenables (keskonrisk? dirait Queneau). Il suffit de corriger l'obstacle des frais par un système de dispenses (qui existe) lorsque les circonstances le justifient (plaideur modeste, prétention soutenable).

»En un mot: rien n'est parfait, mais comment faire mieux?»

Dont acte. Le lecteur jugera. Mon tort — mais je ne disposais pas d'assez de place — c'est de n'avoir parlé que d'un cas, et que de la «justice». Le langage judiciaire demeure obscur pour le profane, écrit M. Muret, «comme tout vocabulaire technique». C'est bien ce que je déplore! *Profane* signifie «étranger aux choses sacrées», par extension «non initié» (à telle ou telle science). L'ennui, c'est que ce qui concerne la justice est une science, mais que cette science nous concerne tous. Or ce qui m'effraye, c'est que de manière générale, *tous* les vocabulaires techniques tendent à devenir impénétrables.

Je ne dirai rien du vocabulaire de la médecine et de la pharmacie: la chose est évidente.

Mais prenez le langage de la critique littéraire. Parlant du roman de Victor Hugo, M. Charles Grivel, qui fut candidat récemment à la chaire de Michel Dentan, écrit («Hugo dans les marges», éd. Zoé): «La plume hugolienne absolutise tout ce qu'elle touche; cela ne fait effet, écrit, que de cette façon, si la phrase qui arrive surpasse celle qui a précédé, si le mot supplante le mot, si la pensée enchérit sur la pensée sans bouger de sa place. Sublimation généralisée: un objet de narration — hache ou brigand, jeune fille ou cheveux longs, sont des cumuls; ils se présentent comme un faisceau d'attributs variés toujours hyperboliques, saisis au plus fort niveau de leur existence, comme arquebouts dans l'opiniâtre tentative de s'exprimer «tels qu'en eux-mêmes» par impossible, tautologiquement de toute façon.»

Pour moi, c'est du chinois — mais il est bien vrai qu'on peut se passer fort bien de littérature. La semaine prochaine, je parlerai d'assurances et de salaires...

J. C.

## Feu vert pour un lobby

La parution d'«Ecomobile», ou comment «sortir de l'impasse des transports»<sup>1</sup> marquera une date: voici que s'affirme, dans ce secteur politique crucial, un nouveau partenaire à part entière. Fini le règne des décisions en circuits fermés, où les représentants des clubs d'automobilistes colloquaient, à tous les échelons, avec des autorités qui n'avaient rien à leur refuser, la vision apocalyptique de milliers et de milliers de conducteurs en colère, prêts à descendre dans la rue en rangs serrés derrière les bannières du TCS ou de l'ACS, suffisant à faire la décision.

Prennent donc la parole d'autres usagers de la route et du rail, sensibles à d'autres priorités que celles de la voiture reine, décidés à défendre une autre politique des transports et prêts à faire valoir une vue d'ensemble de leurs préoccupations, au-delà de combats ponctuels contre les menées du lobby en place.

Ces quelque 150 pages de constats, d'analyses, de propositions et de documents ne dépayseront pas les lecteurs de DP qui y retrouveront la plupart des thèses défendues dans ces colonnes depuis des années. Mais la formule ramassée et claire de ce manifeste est tout à fait indiquée au moment où la politique des transports se présente plus que jamais, pour le commun des mortels, comme un ensemble touffu et disparate de projets, de réformes plus ou moins globales, de contre-propositions et d'initiatives diverses. En fait, tout est passé brièvement en revue dans «Ecomobile», et des notes détaillées permettront aux personnes spécialement sensibilisées à tel ou tel aspect des problèmes soulevés de remonter facilement aux sources.

Pour mémoire, les idées-force de cette «politique

<sup>1</sup> «Ecomobile. Sortir de l'impasse des transports», Jean-Claude Hennet. Association suisse des transports (Delémont) et Editions d'En-Bas (Lausanne). Publié avec l'appui du WWF Suisse et de l'Institut suisse de la vie.

des transports qui respecte l'homme et l'environnement». A la base, cinq principes:

1. *Appliquer le principe de causalité (pollueur-payeur)*: «Pour pratiquer la vérité des prix, il faut arrêter de mentir sur les coûts. Il convient donc d'intégrer les coûts sociaux dans la comptabilité des transports. A défaut de pouvoir actuellement lire les chiffres avec précision, on procédera à des estimations sur la base des données connues à ce jour.»

2. *Eviter tout trafic inutile*: «Une grande partie des déplacements «obligés» résulte de l'éloignement du lieu de travail de celui de domicile, du domicile par rapport aux centres d'achat, ou encore du domicile par rapport aux zones de détente. Il convient donc, par une politique appropriée d'aménagement du territoire, de réduire les distances entre ces différentes zones vitales. De même, des mesures doivent être prises afin d'améliorer les conditions d'habitat: les exodes massifs de population trouvent en partie leur origine dans une qualité de vie insuffisante au lieu de domicile.»

3. *Promouvoir le trafic non motorisé*: «Il faut redonner aux gens le goût de se déplacer sans leur voiture et d'avoir recours à leur propre énergie.»

4. *Favoriser les transports publics*: «Pour les trajets dont la distance rend l'usage des véhicules à moteur indispensable, tout doit être entrepris pour que l'usager porte son choix sur les transports publics.»

5. *Lutter contre les émissions à la source*: «Il est possible de rendre beaucoup moins polluants les moyens de transports. Le critère essentiel ne doit alors plus être «ce qui est supportable pour l'économie», mais plutôt ce qui est techniquement possible ou encore indispensable pour le maintien du cadre de vie. Les mesures visent ici avant tout le trafic routier, mais des progrès sont nécessaires également dans le domaine ferroviaire (réduction du bruit notamment).»

Bien sûr, une telle réflexion est plus délicate à «faire passer» dans le grand public que la démagogie courante des faux prophètes des «dernières libertés individuelles» qui se défendent soit-disant

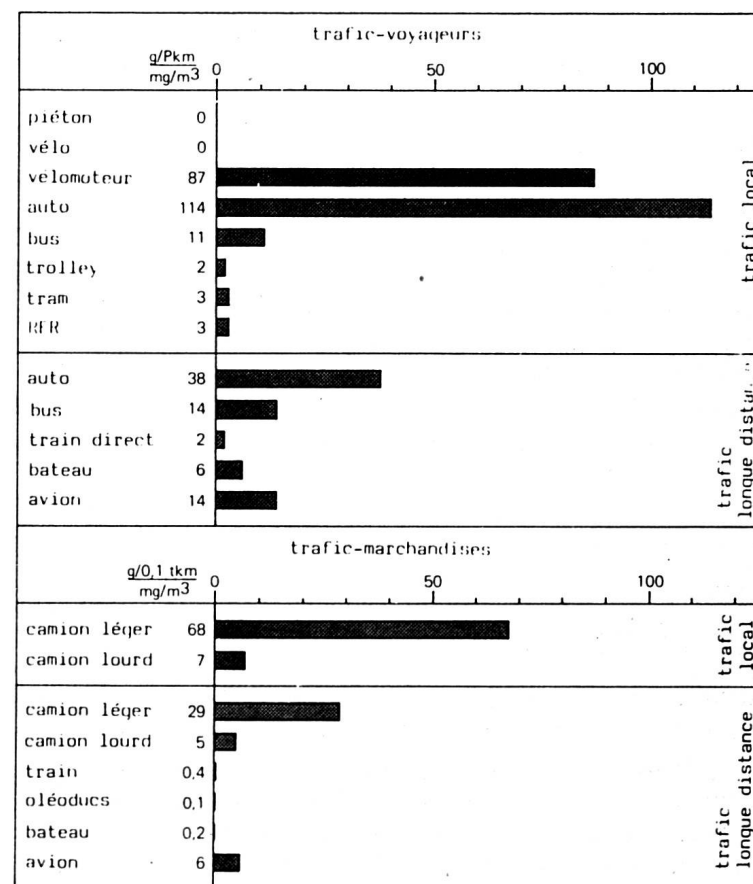
sur la route. Et pourtant, il suffira de lire les deux pages de «postface» de Jean-François Aubert pour remettre facilement l'église au milieu du village. Intitulé modestement «A propos de quelques idées reçues», ce texte est un programme à lui tout seul. Risquons une petite citation, pour le plaisir, sans prétention de résumer la pensée de l'auteur: «(...) Deuxième idée reçue (...): que les dépenses routières sont seules conformes à l'intérêt des automobilistes. Erreur profonde! Mon intérêt d'automobi-

liste — et j'ai eu le temps d'y penser pendant toutes les heures que j'ai passées au volant — c'est d'être seul sur la route quand je m'y trouve et de mettre les autres conducteurs, à commencer par les chauffeurs de camions, dans le train.»

Reste à faire valoir ce changement de cap dans les milieux politiques et «intéressés». C'est une autre affaire. Mais les jalons sont posés pour un débat moins déséquilibré.

### Importance des émissions polluantes selon les différents modes de déplacement

En fonction de la nocivité des émissions polluantes. Ont été pris en considération: CO, HC, NOx, SO<sub>2</sub>, pb, suie et poussière. Exprimée en gramme par personne/kilomètre ou 0,1 tonne/kilomètre, et mesurée en milligramme par mètre cube!



Source: étude réalisée par le bureau Basler & Hoffmann pour le compte de l'Office fédéral des transports, Zurich, 1973.