

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 24 (1987)  
**Heft:** 854

**Artikel:** Commencer par le commencement  
**Autor:** Gavillet, André  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1019512>

### **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:** 06.02.2025

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

## Commencer par le commencement

Quel saint du calendrier faut-il prier ? La santé des lacs exigerait un hiver froid pour que l'eau s'oxygène. Mais le froid, qui brasse l'eau, immobilise l'air pollué au-dessus des villes. Frimas pour les branchies, climat pour les bronchites.

Quel saint patron de la politique (existe-t-il ?) faut-il invoquer ? Aux réformistes qui prennent au sérieux la détérioration de l'environnement, les conservateurs répondent en soulignant les effets contradictoires ou les impasses de leurs propositions, tel un stratus sur le lac et la ville.

Trois critiques, donc.

- Vouloir renchérir les prix de l'énergie (l'essence à 5 fr.) pour réduire la consommation, c'est pénaliser d'abord les couches sociales moins favorisées qui viennent, tout juste, d'accéder à la mobilité et au confort.

- Des mesures draconiennes ne peuvent être politiquement comprises, tant qu'il n'y a pas une évidence de salut public. Or le caractère peu visible et la lenteur des processus de pollution empêchent l'acceptation de sacrifices immédiats.

- La pollution est transfrontière. De plus nous faisons tout pour attirer par voie de transit et offres touristiques des étrangers que nous incitons à rouler chez nous ; dès lors, quelle inégalité de traitement en cas de restrictions indigènes !

Quelle réponse ? D'abord il est possible d'agir en s'inscrivant dans une progressive prise de conscience. Un seul exemple. J'ai connu, il y a quelque dix ans, l'hésitation de l'autorité se demandant si elle devait encourager des communes à expérimenter le 50 km/h dans les localités. L'expérimentation a eu lieu. La décision a été prise. Elle est aujourd'hui acceptée et, semble-t-il, irréversible. Mais, dans d'autres domaines, quel laxisme officieux ! Le 80 km/h qui, sur la plupart des trajets, n'allonge la durée d'un déplacement que de trois ou quatre minutes, au plus, n'est pas imposé ; quand les contrôles sont rares à ce point, la règle devient loterie et le droit, arbitraire.

Si l'on admet donc qu'on peut agir, à la condition qu'on le fasse avec rigueur, il est un point qui devrait faire l'unanimité chez ceux à droite qui aiment à parler vérité des prix, chez ceux à gauche qui dénoncent la frénésie de mobilité.

Il faut cesser de subventionner la voiture.

Oui, je sais, le compte routier montre que l'automobile paie sa part des frais d'infrastructure et d'exploitation.

La voiture n'en demeure pas moins subventionnée sur deux points essentiels : la fiscalité et la gratuité du parage.

La fiscalité. Tous les pendulaires, habitant des zones résidentielles à taux d'impôt bas, peuvent de surcroît déduire leurs frais de déplacements. Le choix du domicile fait partie de la liberté de l'individu, l'Etat n'a pas à favoriser telle ou telle décision. Déductions à biffer. A biffer de même le gonflement des frais généraux des indépendants pour les frais de voiture. Dans certaines professions, c'est une source de gain importante : on facture lourdement au client, on déduit largement aux impôts.

Que le considérable encouragement fiscal par l'Etat cesse !

La gratuité du parage est un autre subventionnement. Le commerçant qui, avec une enseigne, déborde, à trois mètres au-dessus du sol, sur le domaine public paie une taxe, mais pas l'automobiliste qui occupe 8 m<sup>2</sup>. La zone rouge, faite pour les pendulaires, doit être reportée totalement à la périphérie des villes. Pour les zones à stationnement temporaire, il est des appareils qui rendraient inefficaces les recharges, etc ...

La suppression du subventionnement ne serait pas la solution miracle ni la réponse à tout. Mais avant l'affrontement sur des mesures plus fortes, elle aurait le mérite de la clarté. A elle seule, elle exigerait, pour être rigoureusement appliquée, un immense courage politique. A elle seule, sur le plan de l'urbanisme, elle redistribuerait beaucoup de cartes.

AG