

# [Impressum]

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **25 (1988)**

Heft 905

PDF erstellt am: **21.07.2024**

## **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.library.ethz.ch)

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

# La démocratie sur les chapeaux de roue

(*mad*) Le Parti des automobilistes (PA) continue à faire parler de lui. Après son entrée fulgurante au parlement thurgovien, sa section bernoise vient de lancer une initiative cantonale visant à abaisser de 20% l'impôt sur les véhicules et à soumettre la fixation de cet impôt au referendum facultatif. L'émergence et les résultats électoraux récents du PA n'enchantent ni les partis traditionnels, ni les groupements écologiques. Mais personne ne s'en inquiète outre mesure. Le PA est généralement jugé éphémère, trop hétéroclite et trop axé sur un thème unique pour devenir un facteur politique durable. C'est probablement vrai. Sans doute disparaîtra-t-il avant l'objet qui lui tient lieu de programme politique.

Si, malgré cela, ce parti retient notre attention, ce n'est pas seulement en raison des excès de vitesse et de langage de son président et de sa conception étroite de la liberté d'opinion, mise en évidence par le boycottage des pneus Pirelli, dont la filiale suisse a commis le péché d'offrir un siège au sein de son conseil d'administration à l'ancien conseiller fédéral Egli, connu pour ses velléités écologiques. C'est plutôt parce que le PA illustre certains aspects de la vie politique et du fonctionnement des partis en

Suisse. Sous cet angle-là, la première question qu'on se pose est celle de son électorat. Qui vote PA? Les élections nationales de 1987, les élections cantonales de St-Gall et celles, toutes récentes, de Thurgovie permettent l'amorce d'une réponse. Parmi ses militants — et sans doute aussi parmi ses électeurs — on trouve un nombre particulièrement élevé de personnes exerçant des métiers en rapport avec la voiture. N'a-t-il pas été qualifié de parti des garagistes? Pour une part, son soutien vient donc précisément des milieux professionnels qui profitent plus que d'autres des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique due aux automobilistes. Ensuite, le PA compte dans son électorat de nombreux citoyens agacés par l'irruption massive de thèmes environnementaux dans leur vie quotidienne, et qui se sentent culpabilités à tort. Nul doute que le PA attire aussi les irréductibles mécontents qui imputent tous leurs maux à l'Etat — la campagne pour le moins d'Etat les y invite — et qui, plutôt qu'à l'Action nationale, se rallient maintenant derrière un autre porte-drapeau. Le fait que ces deux mouvements politiques adhèrent, en partie, aux mêmes idées réactionnaires et pratiquent un style semblable favorise ce transfert des voix. De plus, le PA trouve incontestablement des appuis auprès d'ouvriers et d'employés subalternes pour qui la voiture est un signe de réussite sociale, un bien qui ne leur est accessible que depuis relativement peu de temps et auquel ils ne voudraient pas être les premiers à devoir renoncer. Enfin, il est probable que la politique-objet prati-

quée par ce mouvement mobilise des citoyens qui ont de la peine à s'orienter dans un débat politique portant sur des idées et des principes abstraits.

## Double conduite

A qui profitent les succès du PA? Qui en fait les frais? La réponse à la seconde question est évidente: nous tous, si ce parti réussit à empêcher ou à retarder les mesures nécessaires en faveur de la protection de l'environnement. Partant du fait que les candidats du PA ont, en règle générale, gagné leur sièges au détriment de représentants des partis de droite, on pourrait être tenté de conclure que l'émergence de ce parti nuit surtout à la droite. Rien n'est moins sûr. En effet, ne peut-on pas penser aussi que le PA, dont plusieurs militants continuent d'ailleurs à être membres de partis politiques traditionnels, permet précisément à ceux-ci de se présenter comme «réalistes», «modérés» ou «raisonnables» et de jouer aux médiateurs? N'est-ce pas, pour ces partis, une manière d'éviter que leur image de marque ne se ternisse par les agissements de fanatiques dont l'appui politique dans les parlements leur est pratiquement assuré? Un peu à la manière des grandes banques qui créent des instituts spécialisés pour s'occuper du petit crédit, ou de l'industrie pharmaceutique qui a tendance à faire effectuer les expériences sur animaux par des entreprises formellement autonomes.

## Virage à 90 degrés

Ce n'est évidemment pas la seule analyse possible. Une explication plus optimiste voit dans le PA surtout une réaction naturelle au renforcement du mouvement écologique en général et le signe d'un changement d'attitude dans les partis de droite. L'émergence plus modeste du PA dans les cantons romands signifierait alors que ce changement d'attitude n'y a pas encore eu lieu. D'autre part, vu les mots d'ordre du Parti radical et de l'UDC relatifs à la politique coordonnée des transports, on doit se demander si cette soudaine préoccupation pour l'environnement n'était en fait que provisoire. ■

## DP Domaine Public

### Rédacteur responsable:

Jean-Daniel Dölley

### Rédacteur: Pierre Imhof (pi)

Ont également collaboré à ce numéro:

Jean-Pierre Bossy

François Brutsch

André Gavillet (ag)

Jacques Guyaz (jg)

Yvette Jaggi (yj)

Luzius Mader (mad)

Luc Thévenoz (lt)

Charles-F. Pochon (cfp)

Point de vue: Jean-Louis Cornuz

### Abonnement:

65 francs pour une année

### Administration, rédaction:

Saint Pierre 1, case postale 2612

1002 Lausanne

Tél: 021 22 69 10 CCP: 10-15527-9

### Composition et maquette:

Liliane Berthoud, Pierre Imhof

Jean-Luc Seylaz

### Impression:

Imprimerie des Arts et Métiers SA