

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Band:** 27 (1990)  
**Heft:** 1003

**Artikel:** Et s'il me plaît d'être battu  
**Autor:** Imhof, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1020409>

### **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:** 23.11.2024

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

# Domainaine

1003

# Public

# DP

26 juillet 1990

Vingt-septième année

J.A. 1000 Lausanne 1

Hebdomadaire romand

## Et s'il me plaît d'être battu

L'alliance entre les verts et les cyclistes qui est à l'origine du référendum «contre des camions plus larges» risque bien de faciliter la tâche de ceux qui souhaitent des camions plus lourds.

Et que l'on soit pour ou contre cet alignement de la largeur autorisée des véhicules sur les normes du transport combiné avec palettes et conteneurs, le référendum qui le combat est d'une rare maladresse; les premiers arguments envoyés aux médias au début du mois sont là pour le confirmer.

Il y a une certaine malhonnêteté à affirmer que ces 20 centimètres sont la porte ouverte à des véhicules plus gros et plus longs. D'une part parce que cette normalisation est techniquement justifiée et d'autre part parce que le Conseil fédéral a défendu la limite de poids de 28 tonnes avec une belle constance. Et durant le débat aux Chambres fédérales, personne n'a déposé d'amendement pour faire sauter cette norme, sachant bien la manœuvre vouée à un échec devant le peuple.

Mais voilà maintenant que le Comité contre des camions plus larges vient placer le combat sur ce terrain. «*Il est en effet probable, nous dit-il, qu'une fois les 2.50 m acceptés, il ne serait plus possible d'empêcher une "harmonisation" complète (44 tonnes et trafic de nuit).*» Alors que la modification de la largeur autorisée serait passée inaperçue englobée dans la révision de la Loi sur la circulation routière, et que personne n'aurait pu s'y référer pour réclamer d'autres changements, l'AST et les cyclistes servent sur un plateau aux routiers les verges pour se faire battre. Car en cas d'acceptation de la nouvelle norme en votation, ceux-ci auront beau jeu de se réclamer de l'avis populaire, qui porte désormais aussi implicitement, ce sont les Verts qui le disent, sur le poids maximal autorisé.

D'où vient pareille maladresse? La réponse doit être cherchée dans une réaction épidermique de certains so-disant stratèges, principalement allemands — l'opposition des sections

romandes de l'AST à ce référendum est là pour en témoigner — refusant toute concession faite à la partie adverse. Cette attitude se renforce parmi les associations souvent animatrices de référendums et d'initiatives populaires au fur et à mesure que s'approche une forme de participation de la Suisse à l'Europe communautaire. «Nous voulons être purs et propres» semblent dire ces associations et partis, quitte à l'être seuls. C'est oublier que si nous sommes en avance concernant la protection de l'environnement, nous avons beaucoup à gagner à une harmonisation dans d'autres domaines. C'est oublier aussi que, globalement, une réduction des émissions polluantes de 2% dans toute la Communauté produit davantage d'effets qu'une diminution de 50% en Suisse seulement. Or pour influencer les décisions prises chez les Douze, il faut négocier. Et pour négocier, il faut être prêt à des concessions dans l'idée que, tous comptes faits, le rapprochement est souhaitable.

L'attitude, aujourd'hui, est inverse: elle consiste à bétonner tous les acquis et à taper du poing sur la table chaque fois que la partie adverse lève le petit doigt. Voyez le référendum contre les 2.50 m sur lequel le peuple se prononcera en septembre; voyez les initiatives «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» et «Paysans et consommateurs – Pour une agriculture en accord avec la nature» (au comité de laquelle on trouve d'ailleurs quelques pro-Europe convaincus...) Tous ces textes défendent des intentions certes louables, mais ils risquent soit de créer des domaines tabous par respect de la volonté populaire en cas de victoire, rendant difficile toute négociation sur la scène internationale, soit de donner une légitimité populaire aux arguments de la droite économique musclée en cas d'échec.

Or, dans un cas comme dans l'autre, les forces du changement de ce pays seront au bout du compte les perdantes.

PI