Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1031

Artikel: En marge du Salon de l'auto : la révolution de certains constructeurs
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1020736

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

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

EN MARGE DU SALON DE L'AUTO

La révolution de certains constructeurs

(*jd*) *Domaine Public* — absence de publicité et d'illustrations oblige — ne peut présenter les derniers modèles du Salon de l'automobile. Il nous reste donc à porter le regard au-delà du brillant et des formes de la carrosserie.

Le Salon, c'est d'abord le présentoir de la nouveauté, le lieu privilégié du contact entre le client et le produit dont il rêve. Le lieu du choix individuel libéré de toutes les questions qui dépassent le bout du capot et le contenu du porte-monnaie. Dans ce sens le Salon représente une pure fiction, un rutilant étalage qui masque les problèmes graves et urgents provoqués par l'usage de la voiture.

Très bref parcours historique. La mobilité, grâce à la découverte de la roue puis du moteur, a contribué à un accroissement incontestable du bien-être. Et ce dernier a lui-même développé une demande accrue de mobilité. Au point où nous en sommes arrivés aujourd'hui, le doute est justifié quant à la validité de l'équation: plus de mobilité = plus de bien-être. Non seulement parce que la qualité du déplacement se dégrade (files d'attente, danger, etc) mais aussi parce que le déplacement dégrade notre environnement (espace, air, déchets, santé).

L'auto est en stagnation

Les constructeurs-exposants ne présentent pas cette facette peu prestigieuse dans leurs stands. Ils appâtent le chaland par des innovations accessoires, sans rapport direct avec le besoin de transport (accélération, puissance, vitesse, traction intégrale), sans prendre en compte les problèmes engendrés par la généralisation de la motorisation. Par ailleurs, en termes d'efficacité, de rapport coût/bénéfice, l'automobile est un instrument qui stagne technologiquement.

Ces choses pourraient changer, non pas tant grâce aux limitations de toutes sortes imposées par les pouvoirs publics pour tenter d'éviter l'étouffement complet du trafic. Des mesures d'ailleurs trop souvent ponctuelles et répressives pour l'essentiel, sans finalité globale et sans coordination. Et avec les effets peu probants que nous connaissons: faible amélioration de la situation et propension croissante des usagers à contrevenir aux prescriptions. Non, ce par quoi les choses pourraient changer, c'est l'état d'esprit nouveau qui semble faire son apparition chez les constructeurs eux-mêmes, ou du moins chez certains d'entre eux.

Voyez le PDG de Volvo pour qui l'accès des véhicules privés au centre des villes est une aberration; le fabricant suédois annonce pour bientôt une voiture de «conception environnementale», des matières utilisées aux émissions produites et au traitement des déchets en passant par le processus de production.

Voyez le Français Gœudevert, membre de la direction de VW, critiquant la pensée linéaire — croissance quantitative comme ligne d'horizon — des techniciens du trafic comme des politiciens et de l'industrie automobile. Et de préconiser un système de transport articulé sur la complémentarité des moyens et

---

ÉCOBONUS

Une vieille idée

(*pi*) Ça n'a pas manqué: à peine connue l'intention du Conseil fédéral de proposer au Parlement l'adoption du système de l'écobonus, les députés et partis de droite se sont élevés contre cette mesure «anti-sociale» et défavorisant les habitants des régions périphériques où il n'est possible de se déplacer qu'en voiture. Ces personnes et organisations seraient évidemment un peu plus crédibles si la défense des défavorisés était chez elles une préoccupation constante.

La critique, de toute façon, ne tient pas: il est relativement simple de pondérer les taxes perçues ou les montants redistribués au titre de l'écobonus en tenant compte du lieu d'habitation. Et si personne ne conteste un système particulier pour le val Poschiavo par exemple (les possibilités de déplacement y sont d'ailleurs suffisamment restreintes naturellement pour que l'écobonus n'y soit pas nécessaire) faut-il vraiment épargner celles et ceux qui choisissent d'habiter au calme mais ne ménagent pas les riverains des routes qu'ils empruntent chaque jour pour leurs déplacements ?

Le système, proposé par l'AST en 1984 déjà, n'en est pas moins imparfait. La nécessité de poser un compteur supplémentaire sur chaque véhicule va limiter le degré d'acceptation de cette mesure à cause de son côté policier; et si le signal donné par la perception d'une taxe en fonction des kilomètres parcourus, donc des nuisances provoquées, est en soi une bonne chose, sa redistribution intégrale n'est par contre pas le meilleur des systèmes: pour faire admettre le lien de causalité entre les kilomètres parcourus et les nuisances provoquées, il faudrait que les taxes perçues soient utilisées pour lutter contre ces nuisances plutôt que redistribuées, ce qui introduit une échelle «morale»; il y a les «gentils» qui roulent peu (mais peut-être polluent-ils beaucoup dans d'autres domaines) et les «méchants», grands dévoreurs de kilomètres.

Il n'en reste pas moins qu'en l'état actuel des choses l'écobonus est le système qui, politiquement, a le plus de chances d'être accepté, même si le passage devant le Parlement ne sera pas simple. Et la non-redistribution des montants perçus eût été un suicide alors que nous nous prononcerons en juin sur le remplacement de l'impôt sur le chiffre d'affaires par une taxe à la valeur ajoutée.

Quant aux autres mesures annoncées par le Conseil fédéral, elles vont toutes dans le bon sens, notamment le remplacement de la taxe poids lourds actuelle par une contribution liée aux kilomètres parcourus. Dans ce domaine, si nous voulons rester crédibles face à nos partenaires européens, nous sommes obligés d'être cohérents: nous continuerons d'empêcher les camions communautaires de transiter par la Suisse, mais nous aurons pris, sur le plan intérieur, toutes les mesures nécessaires pour limiter le trafic lourd et favoriser des systèmes de transports plus respectueux de l'homme et de l'environnement.

Le relèvement du montant des amendes pour excès de vitesse, enfin, va certainement contenter la police zurichoise *(lire l'encadré ci-contre)*. ■

supportable pour l'environnement. Non pas une protection de l'environnement basée sur les techniques de réparation des dégâts, mais qui commence au stade de la fabrication déjà. *«Chaque responsable de l'industrie automobile devrait se préoccuper de ce qu'il advient de son produit.»* Cette conception élargie des fonctions de l'entrepreneur exige que ce dernier prenne en compte et l'environnement naturel et la situation et le développement futur des systèmes de transport.

Originalité décapante

Voyez le dernier ouvrage de Frédéric Vester, *Sortie Avenir*, commandé par Ford Allemagne et bloqué deux ans durant par la direction de Detroit pour cause d'originalité décapante. Vester dénonce lui aussi le conservatisme fondamental des constructeurs et propose des alternatives face à l'impasse vers laquelle conduit inexorablement la politique actuelle du trafic. Le cadre général, c'est une modération de la mobilité et le développement réfléchi de toute une série de pratiques de substitution pour les fonctions que remplit la voiture actuellement (prestige, aventure, etc) à un coût social beaucoup trop élevé. Et pour les besoins résiduels de déplacement individuel, un véhicule léger et compact, sans émissions polluantes, pour les courtes distances, propulsé par l'électricité ou par un système mixte à air chaud et à générateur électrique. Pas de nouvelle centrale nucléaire en vue mais une alimentation par le biais de l'énergie verte: pour la seule Allemagne fédérale, l'énergie potentielle fournie par le biogaz à travers le couplage chaleur-force représente 27 000 mégawatts (pour comparaison, Gösgen a une puissance de 1100 mégawatts).
Les idées sont là, les techniques aussi. Reste à modifier les stratégies industrielles. Le premier pas sera difficile sur un marché où règne une concurrence acharnée. Mais déjà le syndicat allemand de la métallurgie, préoccupé par le sombre avenir de cette industrie, s'est montré intéressé par les scénarios de Vester. ■

Délits impunis

(*pi*) Dans un rapport au Grand Conseil, le Conseil d'Etat zurichois avoue l'impuissance de la police face au non respect des limitations de vitesse. La police zurichoise estime avoir contrôlé la vitesse de 7,9 millions de véhicules en 1989. Elle a constaté environ 100 000 infractions. Mais elle relève que ces contrôles ne suffisent pas à faire respecter la loi: les amendes trop faibles et la présence trop sporadique de la police sur les routes font croire — à juste titre — à une certaine impunité pour ce genre d'infractions. En fait, pour que les contrôles de vitesse soient efficaces, il faut qu'ils aient un effet préventif sur les conducteurs qui ne se font pas arrêter. Seuls les contrôles mobiles avec arrêt des véhicules fautifs remplissent cette mission. Mais ils nécessitent la présence de nombreux agents et ne peuvent se dérouler sur des routes à trop grand trafic, ni à l'intérieur des tunnels où une vitesse excessive est particulièrement dangereuse. Les seules mesures qui semblent efficaces sont les amendes couplées à un retrait de permis.

NOTE DE LECTURE

Une vieille dame très digne

(*cfp*) Dans le quartier de la Länggasse à Berne, Anny Klawa, 97 ans, vit dans un petit logement modeste et personne ne penserait qu'elle a vécu ce siècle en militante «consciente et organisée». Il suffit de commencer à s'entretenir avec elle pour être rapidement convaincu qu'elle a été un témoin et une actrice des transformations qui ont amélioré les conditions sociales dans notre pays. Elle n'a pas attendu le droit de vote féminin pour lutter sur tous les plans en faveur de l'émancipation des travailleurs. Tout d'abord à Zurich où, enfant, elle aidait sa mère à coudre des chemises. Comme jeune ouvrière, elle adhère au syndicat des ouvriers du textile et encourage ses compagnes à faire de même. Elle devient également membre des Jeunesses socialistes et constitue un groupe de jeunes filles. Tout cela avant dix-huit ans. Le père ne joue pas un beau rôle: militant ouvrier, il se comporte comme la plupart des hommes dans la famille à cette époque, dépense la paie dans les pintes et se montre brutal envers sa femme. Anny en souffre mais continue de militer. A-t-elle dans son sang l'ardeur de sa grand-mère bretonne qui dut se réfugier à Genève après la révolution de 1848 ?
Anny Morf fit rapidement connaissance avec les forces de répression sociale: la police et l'interdiction d'exercer sa profession par l'inscription sur une liste noire des gens à ne pas engager. Elle vécut donc de petits travaux, eut parfois faim, mais cela n'arrêta pas son élan.
Zurich, à l'époque, est un foyer actif de lutte prolétarienne. Il ne faut donc pas s'étonner qu'elle rencontre Fritz Platten, Willy Münzenberger et Lénine lorsqu'il était encore un militant comme les autres. Elle avoue avoir mieux connu la femme de ce dernier, Nadesch-da Krupskaja, avec laquelle elle a fait de longues promenades dominicales sur le Zurichberg.
Ces quelques indications, tirées du livre qu'Annette Frei vient de consacrer à Anny Klawa-Morf, sont loin de refléter toute cette vie, avec un bref épisode à la Chaux-de-Fonds où elle rencontre Pierre Graber enfant. A noter qu'à peine entrée en fabrique, elle quitte son emploi, pourtant nécessaire pour vivre, parce qu'elle constate que la production va renforcer le potentiel militaire de l'Allemagne en guerre. Personne ne la comprend, bien entendu. Elle a cependant eu une activité guerrière puisqu'elle a tenu la liste des effectifs de l'armée rouge de la République des conseils de Bavière au printemps 1919 à Dachau. Son chef était l'écrivain Ernest Toler. Cela lui a valu de connaître la prison et une expulsion vers la Suisse.
Un jour elle est venue à Berne, s'y est mariée, en 1922, avec un émigrant letton. Devenue lettonne par son mariage elle a dû payer à l'hôpital le tarif pour étrangers. Mais elle a continué de militer. Fondatrice des Faucons rouges à Berne, elle a formé un grand nombre de jeunes qui se sont ensuite engagés dans les syndicats et les partis de gauche. Le livre ne manque pas d'épisodes qui démontrent la naïveté de tous ceux qui croient que militer est un droit que respectent la police et les autorités en place.
Nul besoin de lire des œuvres de fiction quand la réalité est si vivante. Dommage que le livre ne soit pas traduit. ■

Annette Frei: *Die Welt ist mein Haus, das Leben der Anny Klawa-Morf*, Limmat Verlag Zurich, avec quelques documents iconographiques.