

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (1980)  
**Heft:** 537

**Artikel:** Béton : automobile : la fête et les coûts  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1022305>

### **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:** 14.03.2025

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

## L'histoire d'une clinique où les fous sont au pouvoir

«Il n'y a pas de raison de refuser de livrer de la drogue aux élèves du lycée de Pontarlier. L'usage des stupéfiants qui est de rigueur dans cette région depuis le rattachement à la France en 1600 et tant, n'a en effet jamais atteint une extension qui présenterait un danger mortel pour la santé des jeunes et constituerait ainsi une raison d'interdire l'exportation du kif, LSD, etc., en direction de ce pays, au sens de la loi sur le trafic des stupéfiants.»

C'est ce que relève le Conseil fédéral dans sa réponse à deux questions ordinaires de conseillers nationaux...

Bon! Voilà que je me suis encore trompé, confondant un passage du grand roman que je suis en train d'écrire et qui doit s'intituler: *Des nanas au rhum* — et un communiqué de l'ATS paru dans la presse en date du 4 mars 1980:

«Il n'y avait pas de raison de refuser de livrer du matériel de guerre aux Philippines. Les troubles qui règnent dans ce pays depuis l'époque de la domination espagnole n'ont en effet jamais atteint

l'état de tension dangereuse qui constituerait une raison d'interdire l'exportation d'armes vers ce pays, au sens de la loi sur le matériel de guerre.» «C'est ce que relève le Conseil fédéral...» etc.

Lequel n'ajoute malheureusement pas comment on s'assure que les troubles n'atteignent pas l'état de tension dangereuse, etc. — quel compteur Geiser permet de mesurer... et si l'on est obligé d'attendre que les naturels du pays, violant le droit des gens, aient pris comme otages le personnel d'une ambassade ou d'un consulat suisses...

Dieu merci, le vote de la loi présentée par M. Oehen va permettre désormais d'attendre de pied ferme pareille éventualité et de dédommager tous ces mignons, le cas échéant... Je propose qu'on dédommage aussi le commerçant qui aurait perdu de l'argent du fait du non-paiement de la marchandise fournie — je veux dire: les canons, mitrailleuses, munitions, etc.

A propos: si j'étais vous, je relirais *Le Système du Docteur Goudron et du Professeur Plume*, d'Edgar Allan Poe. C'est l'histoire d'une clinique psychiatrique, où les fous se sont emparés du pouvoir...

\* \* \*

Affaire Jaccoud. Je ne puis — qui le pourrait? —

juger sur le fond. Désagréablement impressionné, tout de même, par l'assurance du procureur, qui n'a aucun doute; qui est sûr et certain que de bout en bout, le procès a été correct, «fair» comme disent les Anglais. Peut-être l'a-t-il été...

Je lisais avec mes élèves *Eclatant Soleil de l'Injustice*, de Weideli, pièce consacrée à l'affaire Sacco et Vanzetti: même conviction, chez «Justice» Thayer, et chez le procureur Katzmann, que les accusés sont coupables... Et dans l'affaire Calas, dont je m'occupais pour un cours à l'Université Populaire: le Parlement de Toulouse, les «grands» à qui Voltaire s'adresse, le duc de Richelieu, le cardinal Bernis, eux aussi convaincus «en leur âme et conscience» (seulement, il y avait Voltaire, et bientôt l'Europe entière ameutée!). Et dans l'affaire Dreyfus... Et dans l'affaire Rosenberg — malgré les efforts du Juge fédéral Douglas (qui vient de mourir)... Tous ces gens semblent avoir peu lu Montaigne, et Voltaire, et Hugo, et quelques autres... Je ne dis rien de ceux qui ont officié dans des tribunaux d'exception: Roland Freisler ou Vichinsky.

J.C.

### BÉTON

## Automobile: la fête et les coûts

Salon de l'automobile à Genève: discours officiels et panégyriques des quatre-roues l'autre jour pour les cérémonies d'inauguration. Optimisme de commande — les superlatifs du président du Salon François Peyrot et l'euphorie du président du Conseil d'Etat Guy Fontanet firent aisément oublier les quelques réserves émises par l'inévitable G.-A. Chevallaz, annonçant des «temps difficiles» et une marche délicate vers un équilibre entre les trafics routiers et ferroviaires — un optimisme pourtant dont il n'est pas certain qu'il trouve toujours les

mêmes échos dans la population. Voyez par exemple la très maigre majorité avec laquelle le dernier crédit routier vient d'être accepté dans le canton de Fribourg (660 voix d'écart).

A titre d'antidote, un bref aperçu des conclusions de l'enquête menée pour la métropole bernoise par le professeur saint-gallois C. Kaspar, spécialiste de l'économie des transports. Au cours des dernières années, la Ville de Berne a dû consacrer en moyenne 25 millions de francs pour couvrir les coûts indirects occasionnés par les moyens individuels de transport, déduction faite des sommes «dues» par les transports publics pour l'utilisation des routes, déduction faite également des contributions du Canton et des sociétés privées concernées,

des recettes des bus, etc. Soit une charge moyenne par habitant d'environ 170 francs (en proportion de la charge fiscale totale de la Ville de Berne, rappelle Peter Vollmer, vice-président du PSS, les coûts occasionnés par la circulation privée pendant les dernières années considérées représentent quelque 7 à 11%).

Des problèmes qui n'ont jusqu'ici pas reçu de solution satisfaisante, avouent les spécialistes, qui soulignent l'importance des enjeux: on se rappelle par exemple qu'une étude fribourgeoise avait chiffré à environ 430 millions de francs le coût direct des accidents de la circulation survenus en Suisse en 1970.

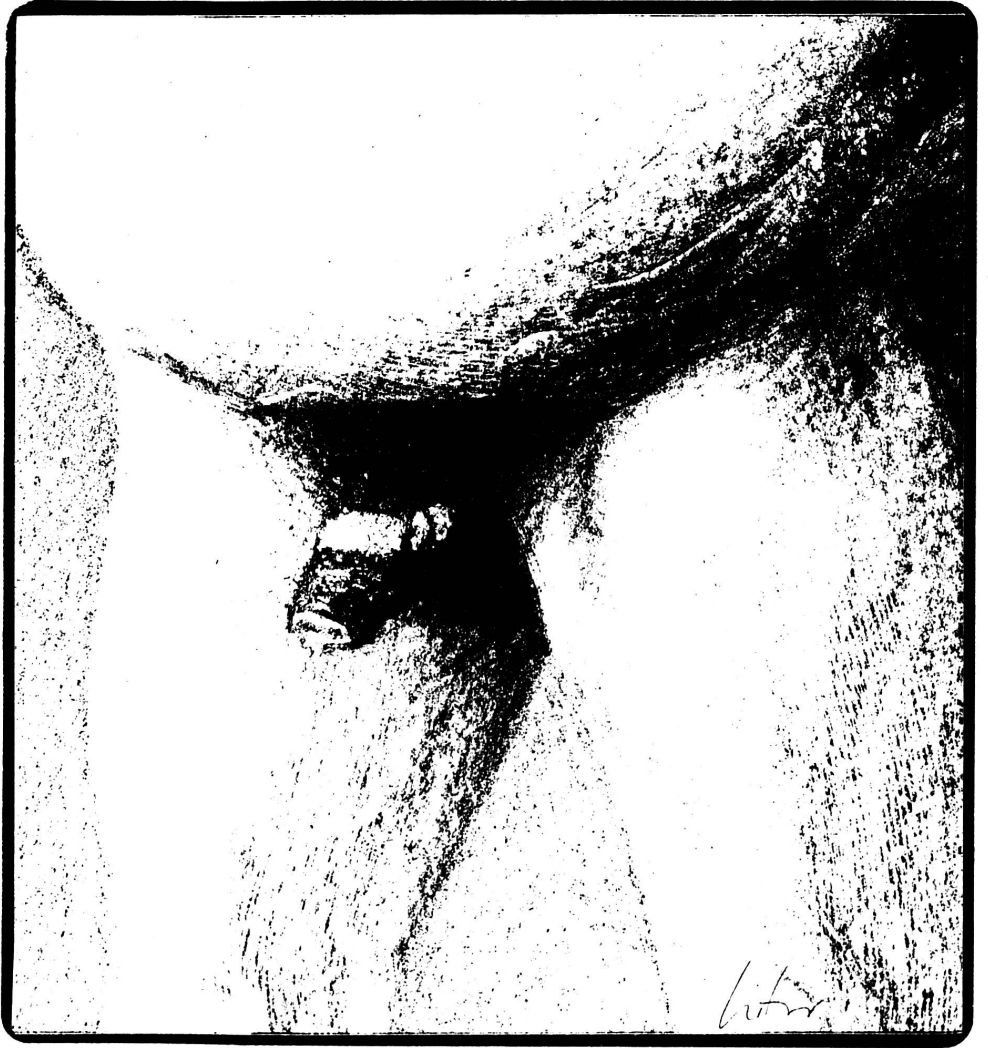
La conclusion du rapport saint-gallois en question

(«Les coûts de la circulation privée pour le contribuable de la Ville de Berne»): «(...) D'une manière générale, il faudrait promouvoir une «dénationalisation» des coûts de la circulation privée, c'est-à-dire que ces coûts doivent être absolument portés davantage à la charge de ceux qui les provoquent, ce qui permettrait d'alléger dans une mesure correspondante les finances des collectivités. En

*Grande débauche publicitaire, comme à l'accoutumée, à l'occasion de la foire genevoise dans les quotidiens suisses romands (et suisses allemands également, pour les plus importants d'entre eux). Cette année, des textes pseudo-rédactionnels en pagaille, directement inspirés de la documentation des exposants et signés sans vergogne par des chroniqueurs spécialisés, de «La Liberté» au «Nouvelliste» en passant par tous les titres qui «comptent» un tant soit peu (le Salon permet aux agences fermières de publicité des journaux de forcer, sans trop de travail de détection des annonceurs, sur les volumes publicitaires). Pratiquement aucun texte critique, même pas au «Tages Anzeiger» qui engrange malgré ses démêlés avec les importateurs de voitures quelques pages payantes de bon rapport. Une seule exception: la «Weltwoche», qui risque un ou deux textes sur les coûts sociaux de l'automobile.*

outre, grâce à la transformation des coûts sociaux en coûts individuels, l'automobiliste pourrait être sans nul doute sollicité dans une plus large mesure de réduire le coût des transports privés. Un meilleur dédommagement des communes pour leurs dépenses en faveur de la circulation privée, conformément aux indications du compte routier suisse, est un problème qui nécessite une solution urgente.»

Toutes conclusions qui ne valent, faut-il l'ajouter, que dans la perspective d'un effort de promotion parallèle des transports publics.



*Salon de l'automobile: cinquante ans déjà*