

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1044

Artikel: Choses vues sur la Voie suisse
Autor: Guyaz, Jacques
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020892>

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: 29.03.2025

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

La mémoire courte

Le scénario est bien rôdé. Sous le coup d'un événement qui inquiète l'opinion publique, le Parlement débat et se promet de prendre, après étude, les mesures énergiques nécessaires. Rôle normal de relais dans une démocratie. Lorsqu'il s'agit de concrétiser, plusieurs mois ou même plusieurs années après, les députés, libérés de la pression populaire, sont moins vaillants. On a vécu pareille débandade dans le cadre de la lutte contre la pollution de l'air et maintenant le Conseil des Etats nous refait le coup à propos de la surveillance de la police fédérale. Lors du dépôt des rapports des deux commissions parmentaires d'enquête, on s'était juré de doter le Parlement de moyens de contrôle permettant d'éviter à l'avenir de tels dérapages. Mais au moment de concrétiser, la Chambre haute a mis quelques bémols aux compétences de la future délégation parlementaire à la sécurité. De quoi faire douter de sa volonté de tirer les leçons d'un contrôle parlementaire insuffisant. ■

Choses vues sur la Voie suisse

(jg) On peut traiter avec quelque désinvolture la Voie suisse, ces 35 kilomètres de sentier financés par les cantons autour du lac d'Uri. C'est un peu comme à Disneyland, on y va en ricanant, en faisant l'esprit fort, celui à qui on ne la fait pas; et puis à la fin de la journée, on aimerait bien pouvoir rester encore un peu et on n'ose pas dire qu'on a été emballé.

Avouons le, nous nous sommes contentés du tronçon des cantons romands. Les hasards de la topographie font que c'est certainement le plus beau, de Brunnen à Sisikon, tout au long d'un belvédère d'où l'on domine le lac. On commence, si l'on part de Brunnen, par la partie jurassienne, agrémentée de grands poteaux-totems au sommet peint en bleu, poétiquement dispersés le long du sentier. La sente genevoise qui lui succède est très pentue, à travers la forêt, avec une échappée sur le lac à mi-parcours, aménagée en une sorte de rotonde cylindrique, très high tech, probablement l'équivalent contemporain des fausses ruines que bâtaient

les romantiques anglais au siècle passé. Les Neuchâtelois ont demandé à leurs sculpteurs de réaliser des œuvres, certaines très belles, réparties sur leur tronçon. Plus loin, les Valaisans ont simplement balisé leur parcours de pyramides aux couleurs de leur canton.

C'est le sentier vaudois qui tient la vedette. Tout le monde a entendu parler des «boîtes magiques», ces petites merveilles de technologie qui permettent de découvrir des vues surréalistes du canton de Vaud: on pense à Magritte ou aux collages de Max Ernst. Plus loin, le chemin tessinois permet d'arriver à Sisikon. La contribution de nos amis du sud des alpes semble être un aménagement du port de Sisikon agrémenté d'un beau mur de pierre sèche.

Cette première approche donne envie de découvrir ce qu'ont réalisé les autres cantons, même si tous les apports ne sont pas spectaculaires. Il est même certains tronçons où l'on s'interroge avec perplexité sur l'apport du canton concerné. Mais l'ensemble mérite le détour, comme diraient les guides. ■

L'ozone en forme de puzzle

(jd) L'offre fédérale faite aux cantons de choisir les tronçons autoroutiers à vitesse réduite séduit à première vue parce qu'elle semble prendre en compte la diversité des situations. Une solution de bonne facture fédéraliste. Mais à y regarder de plus près, ce nouvel épisode de la lutte contre la pollution de l'air ne convainc pas. Non pas que nous doutions de son efficacité comme le font ceux qui systématiquement rejettent toute mesure. Tout d'abord le projet fédéral introduit une nouvelle rigidité: Bâle et les cantons de l'est n'y trouvent pas leur compte, eux qui désirent une limitation à 80 km/h sur les autoroutes urbaines de contournement. Puis, à ce qu'on sait, la qualité de l'air n'est pas si bonne et la responsabilité du trafic routier suffisamment établie pour qu'on fasse une fixation sur le seul ozone. L'abaissement des émissions polluantes, la limitation des dégagements de gaz carbonique sont des objectifs en soi, situation de smog ou pas. Si l'on ajoute les motifs de sécurité routière et de lutte contre le bruit, c'est d'emblée tout le réseau autoroutier que le Conseil fédéral devrait mettre au régime du 100/70 km/h, avec des excep-

tions possibles inférieures justifiées par les plans de mesures cantonaux.

Mais avant de rêver, il faudrait déjà que les limitations aujourd'hui en vigueur soient respectées. Or on est loin du compte. Répétons-le: dans ce domaine les directeurs cantonaux de police portent une lourde responsabilité. Des contrôles insuffisants provoquent, par effet d'entraînement, un irrespect croissant de la réglementation. L'appel à la conscience des usagers restera sans effet tant que la probabilité d'une sanction sera aussi faible que la sanction elle-même. ■

Lire aussi sur ce même sujet la réaction de Jean-Claude Hennet dans la rubrique Forum.

Les coûts externes

(réd) Dans le cadre d'une recherche en cours effectuée pour le compte de l'administration fédérale sur les coûts externes du trafic et selon des sources actuellement disponibles, les chiffres suivants sont avancés:

- les 950 morts annuels sur les routes coûteraient à la société, en perte de productivité, 500 millions de francs;
- les 120 000 blessés et les autres suites d'accidents (perte de travail, frais de justice, de réinsertion, etc) coûteraient environ 4 milliards de francs par an, dont une partie seulement sont pris en charge par les automobilistes eux-mêmes par le biais de leurs primes d'assurances;
- le coût non couvert des maladies directement causées par la pollution est estimé à 600 millions de francs, dont la moitié sont imputables au trafic motorisé privé;
- ce même trafic serait responsable d'une perte de productivité évaluée à 300 millions dans l'agriculture;
- sa part au coût de la lutte contre le dépérissement des forêts se monterait à quelque 250 millions;
- les dégâts causés aux bâtiments par la pollution due au trafic routier sont estimés à 250 millions;
- la baisse du prix des loyers causée par le bruit du trafic routier et les mesures de protection contre cette nuisance sont estimées à 400 millions.

Les coûts externes se monteraient ainsi à 4,6 milliards de francs par année. Pour les couvrir, il serait nécessaire de prélever plus de 1600 francs par voiture en circulation ou 1 franc par litre d'essence consommée. ■