

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1048

Artikel: Civilisation routière : carte postale canadienne
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020948>

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: 30.03.2025

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

Carte postale canadienne

(jd) Pour le piéton helvétique et plus particulièrement romand, affronter la circulation routière au Canada est un choc... dans le sens où l'affrontement auquel il est d'expérience préparé ne se produit pas. Bien avant qu'il ait posé le pied sur un passage protégé, les voitures s'arrêtent sagement pour le laisser passer, au point qu'on se sent parfois le devoir de traverser même si telle n'était point notre intention. Je crois bien que le TCS appelle cela la conduite défensive. Dans les quartiers d'habitation, que la rue soit étroite ou large comme une route nationale, la limitation de vitesse à 40 km/h est de règle et en général bien respectée. Aux carrefours, les véhicules qui tournent à droite peuvent passer au rouge si la voie est libre mais après avoir effectué le stop. Une manière d'améliorer la fluidité du trafic et de compter sur le bon sens des usagers. Par contre point de feu vert pour bifurquer à droite assorti d'un clignotant en faveur des piétons, système idiot qui chez nous a provoqué plusieurs accidents mortels parce que trop de conducteurs considèrent le vert comme une délégation de pleins pouvoirs. Bref on se prend à rêver et on se demande ce qui peut bien faire courir l'automobiliste dans les villes helvétiques. ■

Elémentaire mais compliqué

(jd) Restons dans les problèmes de circulation pour donner écho à une intéressante tribune libre parue dans le *Tages Anzeiger* du 26 juillet sous la plume d'un ingénieur zurichois frappé par le débat sans issue qui s'installe maintenant chaque été à propos de l'ozone. Partant du rejet de responsabilité de chaque groupe sur l'autre, l'auteur est frappé par la différence de traitement que l'Etat inflige à la production de chaleur d'une part et aux véhicules automobiles d'autre part. Pour la première, la réglementation ne limite pas la demande de chaleur mais fixe les conditions techniques à respecter pour arriver au but, à savoir se chauffer: isolation du bâtiment, puissance et effica-

cité de l'installation de chauffage, limites d'émission de gaz toxiques. Pour les seconds, rien de tout cela: la détermination technique des véhicules est laissée largement à l'appréciation des constructeurs; l'Etat n'intervient qu'à la fin du parcours pour limiter les émissions, ce qui a conduit à la généralisation du catalyseur. Alors que pour le chauffage il est exclu de choisir une installation qui réchauffe les locaux de 5 degrés en cinq minutes, il est loisible de conduire une voiture dont la capacité d'accélération est totalement inutile et dont la vitesse de pointe dépasse de loin les limites autorisées sur nos routes. Pas de prescriptions non plus sur la consommation ni sur l'efficacité énergétique des véhicules.

Dans le domaine du chauffage on a pu, grâce à des prescriptions de plus en plus sévères, susciter des améliorations techniques importantes sans pour autant provoquer l'ire des constructeurs; au contraire ces derniers ont pu ainsi expérimenter des techniques nouvelles sur un petit marché. Les fabricants d'automobiles, au contraire, alors même qu'ils ont développé depuis la crise pétrolière des véhicules à faible consommation — véhicules qui n'ont jamais été commercialisés sauf au Japon — continuent de promouvoir des voitures de plus en plus puissantes, inadaptées aux exigences énergétiques et écologiques d'aujourd'hui.

C'est que la voiture est devenue un symbole social défendu par un parti politique qui tente d'accréditer l'idée que l'usage de cet instrument ressortit à l'exercice des droits fondamentaux. On exhibe sa voiture, on ne présente pas son installation de chauffage à ses invités. Mais finalement le paradoxe, c'est qu'à refuser de prescrire les conditions techniques auxquelles devraient obéir les véhicules à moteur, on en arrive à devoir préconiser des mesures de limitation de leur usage. ■

Conventions collectives résiliées

(ag) Ringier, le *Tages Anzeiger* et Curti Medien ont quitté l'Association des arts graphiques (ASAG) et/ou l'Association des éditeurs de journaux (ASEJ). Cela signifie notamment qu'ils ne seront plus

partenaires de la convention collective qui lie les éditeurs à la Fédération et à l'Union suisse des journalistes.

La décision prendra effet au 1^{er} janvier 1992. Dès cette date, plusieurs milliers de salariés ne seront plus protégés par le droit paritaire.

De surcroît l'ASEJ verra ses ressources diminuer de 30%. Sa capacité de négociation sera fortement affaiblie puisque trois des plus grands de la presse allemande ne seront plus engagés par ses décisions.

Au delà des droits du personnel touché, cette décision est un bel exemple de libéralisme patronal triomphant. Elle coïncide avec des pertes publicitaires sérieuses.

Elle n'a pas été prise pour que soient préservés, comme si de rien n'était, tous les acquis de la convention collective.

Quand on connaît les leçons progressistes que certains titres de Ringier et le *Tagi* aiment distribuer au monde politique et économique, on apprécie mieux, sous la couverture et les mots, cet acte d'autoritarisme réactionnaire. En Suisse romande, les éditeurs sont groupés dans l'Union romande des journaux. Les membres sont liés, comme le rappelle Isabelle Eichenberger dans *Telex*, jusqu'à fin 1992.

Mais, significatif, le *Nouveau Quotidien* a déjà annoncé qu'il ne rejoindrait pas l'Union romande. Certes Ringier participe pour 20% au capital social, mais Edipresse est majoritaire avec 65%. Alors que signifie cette dérobade ?

Nous n'en aurons pas moins droit à de vigoureux éditoriaux ■

Surmonter les marchandages

(ag) L'Espace économique européen était en train de donner la démonstration que les marchandages sont insolubles quand il n'y a pas un intérêt supérieur qui incite à rechercher le compromis et qui justifie les concessions.

Le coup d'Etat en Union soviétique relance la dimension politique. L'ancrage de l'Europe nordique, jusqu'à la Finlande, est une nécessité géo-politique face à l'URSS instable.

On souhaite qu'à la reprise de septembre les négociateurs intègrent à nouveau cette donnée oubliée dans l'esprit de clocher et les disputes épicières. ■