Après le scrutin sur le détournement de Cheseaux

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1972)**

Heft 208

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1016299

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

VAUD

Après le scrutin sur le détournement de Cheseaux

En date du 16 novembre 1972, les chefs de service de l'Administration cantonale vaudoise recevaient une lettre concernant le scrutin sur le détournement de Cheseaux, signée par le chef du Service des routes, et visée par le chef du Département des travaux publics. Après un exposé d'allure assez technique, cette lettre se terminait par l'alinéa suivant :

« C'est la raison pour laquelle, conscients de » l'intérêt des localités du Gros-de-Vaud, cher- » chant à éliminer autant que faire se peut » l'effet insupportable des voitures au centre » des localités, nous nous permettons de vous » proposer de voter et de faire voter « oui » les » 2 et 3 décembre 1972... »

La « politesse » ni l'objectivité de la lettre ne sont en cause. En revanche, il est pour le moins problématique que le gouvernement puisse réserver à « ses » fonctionnaires une propagande spéciale sur des questions portées devant l'ensemble du corps électoral. Les fonctionnaires sont des citoyens comme les autres, et ils n'ont à recevoir ni plus, ni moins de propagande que n'importe qui : à cet égard, le texte que le Grand Conseil a élaboré suffisait amplement. L'administration n'est pas le parti politique du gouvernement, elle n'a pas à exécuter, ni même à recevoir des directives ou des invitations. Elle doit appliquer les décisions de l'Etat, et celles-ci seulement ; en l'occurrence, l'Etat n'avait pas encore pris de décision, puisqu'il restait la votation populaire.

Référendum indicatif

Comme trop souvent, l'issue du scrutin a été ambiguë : il ne pouvait en être autrement. On savait dès le début que deux questions seraient en jeu, celle du détournement et celle de l'aérodrome d'Etagnières. Il n'est guère de vote où l'on ne torture en tous sens les résultats pour y déchiffrer la volonté populaire.

Dans un pays où la démocratie directe est une vieille tradition, on pourrait essayer de trouver des procédures qui permettraient un résultat plus clair. Par exemple : les citoyens sont appelés à se prononcer par oui ou par non sur le détournement de Cheseaux, la majorité emportant la décision ; sur le même bulletin, ils indiqueraient aussi s'ils ont voté non pour telle ou telle raison (parce que le détournement par l'ouest n'est pas la bonne solution, ou parce qu'ils sont opposés à l'aérodrome). De même pour le scrutin sur la CEE : les partisans du oui auraient pu, ensuite, indiquer s'ils estimaient qu'il fallait aller plus loin dans la politique de rapprochement ou si cela suffisait comme cela.

Une telle procédure serait sans doute bien préférable à la manipulation, par des groupes privés, de sondages d'opinion invérifiables. Ce serait un référendum indicatif — institution qui existe dans certains pays [1].

Initiative législative

Les adversaires du détournement de Cheseaux se sont affirmés en réalité comme les adver-

GENÈVE

La vie à moteur

« La ville semble vidée de sa vie, de son sang... Incroyable : Genève est passée de l'autre côté du rideau de fer » constatait la « Tribune de Genève », un jour après que le centre de la ville ait été réservé aux piétons et aux transports publics pour la période des fêtes. On ne sait si les commerçants ont une conception aussi motorisée de la vie, toujours est-il que certains d'entre eux, devant leur chiffre d'affaires en baisse, lançaient aussitôt une pétition contre cette innovation.

Manifestement, il s'agit aujourd'hui de voir un peu plus loin que le bout de son pot d'échappement et il faut espérer que les autorités tiendront ferme, qu'elles persévéreront dans leur volonté — encore bien timide — de modifier la conception générale de la circulation urbaine. Le centre de la ville aux piétons tel qu'il a été conçu appelle cependant quelques remarques. L'expérience, si elle est limitée au mois de décembre, sera trop brève pour permettre une mutation importante dans les habitudes des usagers : on ne se sépare pas sans douleur d'un « organe » aussi indispensable à la vie que « sa » voiture. Cela pour rassurer les commerçants inquiets. Quant à l'aménagement du centre de la ville, il est resté ce qu'il était en novembre, fonction des voitures et non pas des piétons.

Le reproche le plus grave : l'absence de solution sérieuse de remplacement. On ne pourra rendre la ville aux personnes qui y vivent qu'en offrant aux automobilistes actuels des transports publics capables de concurrencer les avantages de la voiture. Une telle opération n'a jamais été sérieusement envisagée, ni à Genève, ni ailleurs en Suisse et l'on se contente d'aménagements insuffisants qui ne peuvent que susciter l'opposition, et des automobilistes et des groupes de pression intéressés. Une transformation radicale des transports publics permettrait d'opérer une rupture dans le front des opposants et l'on verrait alors se renforcer le poids de leurs usagers.

Une telle politique coûterait cher; mais outre le fait que l'on a jamais voulu calculer le coût public et privé des transports individuels, l'on voit à Genève par exemple un nouveau type de dépenses marquées par le règne de la voiture prendre une ampleur toujours plus grande sans que personne ne semble y prendre garde : les parkings sous les