Chevallaz censuré

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **27 (1990)**

Heft 991

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1020278

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

pas d'exporter les problèmes qu'ils rencontrent avec les populations des régions concernées lors de toute nouvelle réalisation; échaudés par Rail 2000 et son flot d'oppositions, les CFF hésitent évidemment à proposer de nouveaux tracés ou des travaux importants en Suisse.

Questions sans réponse

L'enjeu, tant social que financier, est bien sûr immense: le TGV est une entreprise qui marche et certains espèrent conquérir grâce à lui 90% du trafic aérien jusqu'à 500 kilomètres. Mais des voix commencent à s'élever ici et là pour rendre attentifs à certains problèmes:

● Celui d'**un réseau à deux vitesses**. En même temps que la SNCF construit un réseau TGV et que chaque région réclame le sien, la desserte régionale continue de se dégrader. La crainte existe de voir se développer un réseau performant de centre à centre, mais totalement inopérant entre les centres et les régions marginales.

● Celui de **la mobilité**. Le réseau ferré à grande vitesse fonctionne et se développe désormais pour lui-même, parce qu'il apporte travail et bénéfices. Mais personne ne s'est jamais interrogé sur ses conséquences en termes de mobilité et de besoins énergétiques. On peut se demander, par exemple, dans le souci d'une gestion économe des ressources naturelles, s'il est bien utile de conquérir des parts du marché aérien en sachant que dans quelques années les avions seront à nouveau pleins... Les TGV viendront s'ajouter aux avions et le résultat de l'opération sera avant tout une augmentation de la mobilité.

On peut légitimement douter que, dans le climat actuel, ces questions trouvent des réponses satisfaisantes. Paradoxalement, ce sont maintenant les écologistes qui s'inquiètent d'un développement mal maîtrisé du réseau ferré, alors que les politiciens aux niveaux régional et national et la Commission européenne, sentant bien que l'accroissement du trafic que provoquera le marché unique ne pourra pas être pris en charge par la route, s'intéressent aux transports publics comme ils ne l'avaient jamais plus fait depuis la démocratisation de la voiture. ■

FÉDÉRALISME

Une exportation à garantir

(*yj*) Soit le fédéralisme.
Un type de structure de l'Etat, constitué par assemblage (la Suisse) ou par découpage (décentralisation). Un terme utilisé en Suisse, et particulièrement dans le canton de Vaud, dans un sens paradoxal, puisque chez nous est fédéraliste celui qui s'oppose à l'Etat fédératif au nom des Etats fédérés, réunis eux-mêmes en une «Confédération» qui n'en constitue pas vraiment une. Un produit original donc, typiquement «Swiss made», destiné à la consommation intérieure, par des citoyens avisés de la chose institutionnelle. Un article non inscrit au tarif douanier, qu'il faudrait y faire figurer avec un droit zéro, et assortir d'une garantie en forme de mode d'emploi si on songeait à l'exporter.
Or il faut y songer. Car il y a présentement une grave et pressante demande extérieure pour le produit fédéralisme de la part des pays de l'Est en général, et de l'URSS en particulier. Il suffit d'avoir eu le privilège — et le plaisir désormais — de rencontrer au moins l'une des innombrables délégations qui viennent respirer l'air de la démocratie et chercher des recettes en matière de croissance économique et d'organisation sociale pour savoir la curiosité universelle de ces nouveaux «touristes», et surtout leur intérêt passionné pour nos institutions. Ils nous harcèlent de questions sur le fonctionnement des institutions, et veulent en savoir davantage sur le fédéralisme pratique: Qui peut adhérer à une union? Qui peut la quitter et à quel prix (la peur des sanctions est manifestement répandue dans les «républiques»-provinces en mal d'autonomie accrue)? Comment les Etats fédérés organisent-ils leur vie commune et leur sphère «privée»? Qui prélève des impôts ou taxes? Qui finance quoi? (émouvante, la découverte des mécanismes de péréquation)? Y a-t-il une police fédérale et dans quelles conditions intervient-elle dans les Etats (ni l'existence, ni le pouvoir d'une telle milice ne sont mis en doute). Etc..., etc.
On comprend l'inspiration des questions. On y répond avec toute la bonne volonté possible. Mais il faudrait faire mieux, plus détaillé, plus nuancé. Pour cela, les voyages les plus sérieux et les entretiens les moins protocolaires ne suffisent pas. Il faut encourager les possibilités de formation, ici bien sûr (surtout pour l'économie), mais avant tout sur place. On rêve d'un institut du fédéralisme à Moscou, qui transmettrait moins la tradition vaudoise que les principes constitutionnels helvétiques, avec tous les risques inhérents à leur application. On imagine un Jean-François Aubert tenant école sur les bords de la Moskova. Le tabac garanti.
Dans son message du 22 novembre dernier concernant le renforcement de la coopération avec des Etats d'Europe de l'Est et les mesures immédiates d'aide correspondante, le Conseil fédéral affirme sa volonté de faire *«mieux connaître notre culture, y compris nos traditions politiques»*. Il dit aussi vouloir *«intensifier les visites, de part et d'autre, de personnalités de la vie publique, dont les déplacements sont souvent liés à la présentation de conférences»*.
Alors, à quand une démonstration-vente (gratuite) du produit fédéralisme? Le marché est demandeur, comme disent les courtiers; il est potentiellement énorme, ajoutent les commerçants. De fait, cette demande nous interpelle. Il serait dangereux, pour la Suisse aussi, de ne pas y répondre. ■

Chevallaz censuré

Que peut bien contenir le plan fixe consacré à Georges-André Chevallaz pour qu'il soit interdit aux jeunes en-dessous de 14 ans? Ou craignait-on que la foule de ses jeunes fans ne fasse ressembler la diffusion de ce portrait à un concert de Dorothée? La question reste ouverte.
Programme paru dans *24 heures* du 3 avril.

Cinemathèque
Montbenon
Tél. 021/23 74 07

Le rendez-vous de minuit. 15. Int. aux moins de 16 ans rév. **Tri.** 18.30. Int. aux moins de 16 ans rév. (P). **L'île au trésor.** 20.30. Dès 14 ans (P). PLANS FIXES: **Benjamin Romieux - Pierre Arnold.** 18.30. Dès 14 ans (C). **Alberto Camenzind - Georges-André Chevallaz.** 20.30. Dès 14 ans (C).