La bulle 34

Autor(en): **Glardon, Michel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **28 (1991)**

Heft 1045

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1020908

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

L'INVITÉ DE DP

La destruction européenne

Laurent Rebeaud
conseiller national écologiste.

Les routiers ne sont pas sympa. C'est à cause de leur prétention à franchir les Alpes sans restrictions avec leurs 40 tonnes que nous ne pourrons pas signer l'accord sur l'Espace économique européen à la date prévue.

Musclé, individualiste volontiers grossier et brutal, identifié à la puissance de son gros moulin, le chauffeur de poids lourd est un peu le soldat d'élite de la Communauté européenne. C'est sur lui que l'on compte pour transporter du sud au nord, d'ouest en est et vice-versa les productions centralisées du futur Grand marché. On aura besoin de son infatigable soif de rouler, de charger et de décharger, pour réaliser les économies d'échelle prophétisées par le rapport Cecchini dès 1993, et pour augmenter le produit supranational brut.

Que les forêts crèvent, que les riverains des grands axes routiers deviennent asthmatiques, bronchitiques ou dépressifs, que les réserves pétrolières s'épuisent, tout cela est secondaire, vu de Bruxelles. Car le Grand marché est roi, et les mesures prises en Son nom peuvent être imposées à la majorité qualifiée du Conseil des ministres. Les intérêts écologiques et sociaux, eux, sont l'objet de politiques «d'accompagnement» dont les routiers n'ont rien à craindre, puisque les décisions à prendre à ce titre exigent l'unanimité du même Conseil des ministres. Ce déséquilibre institutionnel de la Communauté en son état actuel suffit à expliquer l'insensibilité et l'arrogance dont font preuve les négociateurs de Bruxelles face aux revendications suisses et autrichiennes.

Le Grand marché, décidément, est mal parti. S'il ne peut vraiment se réaliser que par le doublement du trafic poids lourds tous azimuts, il vaudrait mieux qu'il ne voie jamais le jour. Car le poids lourd, devenu expression dominante et symbole du dynamisme communautaire, porte en lui, par nature, la destruction de l'Europe. A cause du bruit, de la pollution et du gaspillage d'énergie, qui réduisent la qualité de la vie et menacent à long terme la survie même du système économique. Mais aussi à cause de l'ordre des valeurs qu'exprime la priorité dont il jouit: l'efficacité rapide et brutale y trouve son compte, au détriment de toute finesse, de tout respect de la nature, de toute considération pour les diversités culturelles. Le culte du poids lourd implique une idéologie politique: on l'a vue à l'œuvre au Chili, avant la chute d'Allende.

L'idéologie du poids lourd n'a que faire de la démocratie. Elle ne reconnaît aucun principe de subsidiarité. Elle fonde l'Europe des brutes mécanisées, c'est-à-dire exactement le contraire de l'Europe démocratique, fédéraliste, écologique et sociale que nous aimerions construire.

Dans les circonstances actuelles, il est nécessaire que les Suisses et les Autrichiens résistent aux prétentions communautaires pour les poids lourds. Quitte à prendre le risque de faire capoter l'Espace économique européen. Le Conseil fédéral l'a bien senti: à défaut d'avoir une vision claire de la politique européenne de la Suisse, il a au moins le mérite d'avoir clairement refusé le chantage.

Deux issues sont possibles: ou bien la Communauté s'obstine, et il n'y aura pas d'EEE, ou bien elle recule et prend le temps de trouver d'autres solutions au problème des transports. Ces solutions existent, elles s'appellent chemin de fer et taxes écologiques. Il y a, à Bruxelles, des technocrates prêts à montrer à la Commission comment cela fonctionnerait. Ils ont même pondu un excellent rapport[1], qu'il suffirait de sortir des tiroirs où on l'a jeté sans l'avoir lu. La nouvelle politique des transports qu'ils proposent est de nature à modifier fondamentalement le projet communautaire, et, partant, l'avenir de l'Europe. En attendant, il est essentiel que la Suisse reste ferme sur ses positions. A ce jeu, évidemment, la Suisse risque de se retrouver dans la situation si redoutée de l'*Alleingang*. Cette expression malheureuse, encore plus malheureusement traduite en français par «course en solitaire», ne correspond à rien de prévisible. La vision d'une Suisse isolée au cœur de l'Europe est une pure illusion, fruit d'une réduction de la réalité aux constructions institutionnelles de la Communauté, et faisant abstraction de l'état de profonde intégration culturelle et économique qui lie déjà la Suisse à tous ses voisins. En réalité, la Suisse est condamnée par sa situation, qu'elle soit membre ou non de l'EEE ou de la CE, à jouer un rôle dans le processus d'intégration en cours. Son devoir aujourd'hui, dans l'intérêt même de l'Europe, est qu'elle accepte de jouer ce rôle sur le mode du conflit. ■

[1] *Task force Report on the environment and the international market.*

La bulle nº 34

Michel Glardon
Vice-président du comité vaudois de la Ligue suisse des droits de l'Homme

Pour la Fête des quatre cultures du 700e, Marco Solari avait passé commande de 200 courts métrages: des «bulles d'utopie». Cédant aux pressions des démochrétiens tessinois et de Geneviève Aubry (qui aurait préféré un film sur... le général Guisan), le Conseil fédéral vient d'interdire la projection de la bulle nº 34, intitulée *Je le dénonce* et due à Alvaro Baragiola. Motif avancé: cette bande de 137 secondes constituerait une atteinte à l'image de la Justice tessinoise. Les associations des techniciens du film et des réalisateurs protestent. Yves Yersin, président du jury qui avait retenu l'œuvre, précise que Baragiola — journaliste radiophonique au moment de son arrestation — n'a à aucun moment caché le fait qu'il est détenu au pénitencier de la Stampa.

Parce que c'est là que le bât blesse. Malgré ses constantes protestations d'innocence, Baragiola a été condamné l'année dernière au Tessin à 17 ans de réclusion pour l'assassinat d'un magistrat italien aux heures chaudes des Brigades rouges, sur la seule base de déclarations de «repentis». (Strasbourg devra se prononcer sur l'usage par notre pays de ce genre de témoignage, à nos yeux contraire à l'ordre juridique suisse.) Un prétendu terroriste «artiste du 700e»? Voilà qui est trop pour le Conseil fédéral ! Et pourtant, Guillaume Tell...

Un commanditaire est sans doute libre d'utiliser ou non le produit de sa commande, mais lorsqu'il s'agit de la Confédération et de la TV publique, on est en droit de parler de censure.

Et lorsque cette censure frappe une personne du seul fait qu'elle a été condamnée par les tribunaux, on peut conclure qu'une catégorie de citoyens est privée de la liberté d'expression. Ce droit constitutionnel relève-t-il donc encore de... l'utopie ? ■