

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1971)
Heft: 149

Artikel: La Ville et l'Automobile : la situation à Genève
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1028176>

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: 07.01.2025

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

J.A. Lausanne

Domaine 149 public

L'origine des commissions des affaires étrangères du parlement: une sensibilité d'ultra-son (donc à ménager)

Le Conseil national et sa commission des affaires étrangères semblent avoir peu apprécié la création de groupes consultatif et d'information de politique extérieure. Pour comprendre leur réaction, il faut la placer dans le contexte du conflit de compétence permanent qui oppose le législatif et l'exécutif en matière de politique extérieure. Ce conflit est voulu par la Constitution. L'article 85, al. 5 et 6, attribue aux Chambres « les alliances et traités avec les Etats étrangers » et « les mesures pour la sûreté extérieure, ainsi que pour le maintien de l'indépendance et de la neutralité de la Suisse », tandis que l'article 102 confie au Conseil fédéral, « dans les limites de la présente constitution », la sauvegarde des intérêts de la Confédération au dehors, notamment l'observation de ses rapports internationaux et la charge des relations extérieures (ch. 8). « Il veille à la sûreté extérieure de la Suisse, au maintien de son indépendance et de sa neutralité. »

L'interprétation de ces dispositions contradictoires ne causa aucun problème au XIX^e siècle. Il était entendu que le Conseil fédéral, organe permanent, avait la priorité sur l'Assemblée fédérale. Au reste, la politique extérieure ne donnait alors lieu à aucune opposition. Il n'en alla plus de même lorsque le Département politique, organe vagabond qui changeait chaque année de titulaire (puisque son chef était traditionnellement le Président de la Confédération en exercice), se stabilisa sous l'effet de la turbulence du temps dans les mains de Giuseppe Motta.

La présence d'une opposition socialiste et le cours imprimé à la politique extérieure suscitèrent une tension telle que les Chambres cherchèrent à exercer leur droit de co-gestion de la politique extérieure en réclamant tout d'abord la constitution d'une commission permanente pour les affaires étrangères.

Exprimée en 1909 par Carl Hilty, l'idée pénétra en 1916 au parlement. En 1924, le Conseil fédéral rédigea un rapport qui constituait un refus hautain de l'exécutif de « partager ses responsabilités » fût-ce avec une commission permanente pour les affaires étrangères, affirmait sa compétence exclusive pour toutes les questions « qui ne présentent pas un intérêt vital pour la Suisse » et qu'il se réservait d'ailleurs de définir lui-même. Si cette thèse l'emporta en 1926, il en alla différemment en 1936. « L'existence du référendum en matière de traités internationaux postule que le peuple et le parlement soient en contact étroit avec le gouvernement dans le domaine international » déclara le futur conseiller fédéral Albert Meyer. L'un de ses successeurs, Markus Feldmann, crut régler la querelle constitutionnelle à la lumière de l'article 71 qui dit que « l'autorité supérieure de la Confédération est exercée par l'Assemblée fédérale ». Le vote de la Suisse lors de l'affaire des sanctions contre l'Italie (1936) fut si discuté que le Conseil fédéral, qui s'était rendu compte de son isolement, accepta enfin la création de la commission. Ce fut le début d'une normalisation des rapports entre le législatif et l'exécutif dans la conduite des affaires étrangères. Absorbée par la commission des pleins pouvoirs du temps de guerre, la commission reprit vie en 1945, dans un climat nouveau et plus confiant; les Etats finirent par se doter d'un organe semblable.

On comprend mieux, dès lors, la sensibilité des commissaires parlementaires craignant pour leurs prérogatives durement arrachées. « Le peuple vit en général à côté des problèmes de politique étrangère qui moins que tous les autres font l'objet de ses préoccupations. La faute en incombe au système qui veut que la politique étrangère soit l'apanage du Conseil fédéral », relevait en 1966 un député. Il s'appelait Pierre Graber.

La Ville et l'Automobile: la situation à Genève

Entre 1960 et 1970, le parc des véhicules automobiles privés en Suisse a doublé. C'est une des conséquences de la période de prospérité que nous traversons. Inversement, le taux d'occupation des véhicules des entreprises de transports publics, après avoir accusé une baisse constante durant la même période, tend depuis quelque deux ans, à se stabiliser. Pour ces mêmes entreprises de transports en commun, la pénurie de personnel devient aiguë: d'où nécessité de l'automatisation. La recherche d'une meilleure rentabilité y conduit aussi.

A partir de ces données générales, chaque ville suisse cherche la solution qui lui semble la plus appropriée.

Aujourd'hui, nous examinons la situation à Genève. Décembre 1970. Ce matin-là les usagers de la Compagnie genevoise des transports en commun (CGTE) trouvent les distributeurs automatiques de billets sabotés. Des affichettes, collées sur les ouvertures prévues pour accueillir la monnaie ou pour donner les billets, appellent le public à lutter contre la pollution de l'air et exigent la gratuité des transports en public. On a crié au vandale. Mais le développement de la vie urbaine prouve à l'évidence que la seule espèce de vandale n'est pas là et surtout qu'elle n'est pas la plus dangereuse. Nos cités sont, en effet, dans tous les pays industrialisés, en proie à un phénomène de pourrissement que l'urbaniste américain Lewis Mumford attribue à deux causes: la prolifération anarchique de l'habitat et l'invasion de l'automobile. Sous la pression de cette dernière les villes éclatent. Car les construc-

tions ne sont plus localisées en fonction des exigences de la vie en société, mais des possibilités de circulation rapide. Et ce qui reste de la cité est sacrifié aux routes et aux places de stationnement. A la dernière étape de la dégradation, ce sont alors les villes inhabitables des Etats-Unis, abandonnées aux différents sous-prolétariats.

Une mort inutile

Mais cette mort des villes ne permet même pas une circulation automobile aisée et rapide. Les Américains, qui ont sacrifié aux voitures jusqu'à la moitié de la surface de certaines grandes villes, comme Los Angeles, se rendent compte aujourd'hui que ce massacre a été inutile et ils partent à la recherche de solutions toutes différentes.

Nos cités suisses ont encore quelques années devant elles avant d'en arriver là. A Genève par exemple où le taux de motorisation est plus élevé que la moyenne suisse, les dimensions de la cité demeurent à la taille humaine et la concentration automobile qui en découle reste limitée. Cependant les problèmes deviennent de plus en plus aigus et les solutions que les autorités apportent rappellent fâcheusement celles qu'appliquèrent longtemps les Américains, avant de revenir en arrière à grands frais.

Une course perdue d'avance

Quelles sont ces solutions? Elles n'ont rien de très original puisque, comme partout en Europe, la recherche de la place de stationnement est devenue une préoccupation fondamentale de nombreux Ge-

Bi-mensuel romand
N° 149 20 avril 1971 Huitième année

Rédacteur responsable: Henri Galland
Le numéro: 70 centimes

Abonnement pour 20 numéros:
Pour la Suisse: 12 francs
Pour l'étranger: 15 francs

Changement d'adresse: 50 centimes
Administration, rédaction:
Lausanne, Case Chauderon 142
Chèque postal 10 - 155 27
Imprimerie Raymond Fawer S.A., Renens

Aux articles de ce numéro ont collaboré:

Gilbert Baechtold
Eric Baier
Claude Bossy
Jean-Pierre Bossy
Jean-Jacques Dreifuss
Jean-Claude Favez
Henri Galland
Jean-Pierre Ghelfi
François Nordmann
† Péter Ruzska

Le N° 150 sortira de presse le 4 mai 1971

nevois et qu'aux heures de pointe certains trajets — en particulier ceux qui relient les organisations internationales au pont du Mont-Blanc — deviennent impraticables.

Les autorités ont donc engagé contre l'automobile une course devenue désormais classique, cherchant sans relâche à accroître la place mise à la disposition de celles-ci et à augmenter la fluidité du trafic. En vain, bien sûr. Car comme le remarque « le cahier noir: Transport » publié par un atelier de l'Ecole d'architecture de Genève « une urbanisation faite pour l'automobile appelle l'automobile ». Seul l'effort entrepris dans la construction de parcs souterrains payants paraît être poursuivi de façon un peu cohérente et apporter un soulagement très partiel et momentané, cette construction permettant de satisfaire la demande solvable et dégagant pour un peu de temps des places sur le domaine public. Mais peut-on se contenter de si peu? Evidemment non. Car l'urbanisation pour l'automobile et par l'automobile grève très lourdement les finances publiques et détériore systématiquement la qualité de la vie en ville. Les espaces verts, les arbres et les terrains de jeu disparaissent un peu partout. La circulation des piétons devient de plus en plus pénible et dangereuse du fait du rétrécissement des trottoirs et des détours qu'imposent des passages souterrains le plus souvent dépourvus d'escaliers mécaniques — quand ce n'est pas à cause de la suppression pure et simple des itinéraires les plus nécessaires, comme à l'extrémité du pont du Mont-Blanc. Et cette politique ne conduit qu'à l'impasse. Car il s'agit de faire absorber chaque jour au trafic urbain un nombre plus grand de véhicules. Car chaque mètre à gagner devient plus coûteux, puisque toutes les solutions « bon marché » (occupation des espaces verts, des trottoirs, des terrains sous-utilisés) sont ou seront bientôt épuisées.

Un défi non relevé

Une telle situation constitue pour les responsables des transports en commun un véritable défi. Il leur était possible de le relever soit en cherchant à combattre les dégâts causés par l'automobile, à lutter contre celle-ci, soit en conservant un réseau minimum avec un service au rabais.

C'est la seconde solution qui a prévalu. Depuis 1964 le nombre des passagers transportés par la CGTE n'a cessé de baisser, pour se stabiliser en 1969. Les causes de ce recul sont la diminution graduelle de la vitesse des véhicules, la difficulté d'accès dans ceux-ci aux heures de pointe, l'inconfort des transports eux-mêmes. On peut ajouter à cela le coût élevé des déplacements (50 ct. par voyage, sans possibilité de correspondance), l'irrationalité d'un réseau qui n'a été revu qu'en fonction des besoins des automobilistes, la fréquence horaire en général insuffisante des passages et l'absence d'une ligne de ceinture périphérique.

Or une politique des transports urbains doit s'intégrer dans une conception d'ensemble de l'urbanisme et de la vie dans les villes. Elle doit tenir compte des développements qui s'avèrent irréversibles et jouer des différents moyens, publics et privés, mis à sa disposition pour pouvoir aboutir dans chaque cas à la solution la plus efficace et la plus économique.

Le client doit remplacer l'usager

Il n'y a à l'encombrement des villes et aux maux de l'urbanisation par l'automobile qu'un seul remède pour des cités de la taille de Genève: le développement des transports en commun. Un trolleybus ou un autobus en effet ne pose pas de problème de stationnement et chacun de ses passagers prend vingt fois moins de place que l'occupant d'un véhicule privé. Mais pour renverser l'actuelle situation il convient d'appliquer aux transports en commun une politique commerciale dynamique, en d'autres termes, de remplacer l'usager par le client.

Est-il donc possible aux transports en commun de concurrencer l'automobile sur le plan de la rapidité, du confort et du coût? Rapidité supérieure signifie

Etre homosexuel, en Suisse, en 1971

« Des femmes ont changé l'usage naturel en un autre qui est contre nature. De même aussi des hommes, laissant l'usage de la femme, se sont enflammés dans leurs désirs les uns pour les autres, commettant, homme avec homme, des infamies et recevant en eux-mêmes le salaire dû à leur égarement. »

Ces lignes sont extraites du « Ralliement », bulletin des paroisses réformées de Lausanne, de février 1971.

Est-il utile de renouveler en 1971, à l'égard d'une catégorie de citoyennes et de citoyens, les malédictions bibliques ?

Faut-il essayer de comprendre ?

Un sociologue ouvre, pour D.P., le dossier des homosexuels en Suisse.

Les homosexuels et la société suisse

Dans la patrie d'Oscar Wilde comme en Allemagne, où les nazis leur infligèrent le sort réservé aux Juifs, les homosexuels se sont trouvés ces dernières années au centre d'un vaste débat public qui a abouti dans les deux pays à l'abolition de certains articles de loi frappant l'homosexualité entre adultes consentants.

En Suisse, cette minorité sexuelle paraît ignorée. Le doit-on à l'absence de procès comparable à celui qui fut jadis intenté à l'écrivain britannique ou au fait que la répression n'a jamais été poussée jusqu'au degré de folie atteint par le national-socialisme ? Faut-il au contraire mettre ce fait au compte de nos lois et de la tolérance dont ferait preuve notre société ? En réalité le silence des moyens de communication de masse, l'absence de recherches scientifiques d'envergure sur les minorités sexuelles en général ne résulte pas d'une absence de problème ou de la tolérance. Il suffit pour s'en convaincre de rappeler que notre code civil consacre l'inégalité entre les sexes, que les lois sur le divorce accordent la primauté à la stabilité du foyer, en parlant « d'adultère » et autres « offenses matrimoniales », que le code pénal prévoit de lourdes peines pour des délits sexuels dont la fréquence est directement proportionnelle à l'intensité de la répression et enfin que le code pénal militaire soustrait à la juridiction civile une catégorie importante de citoyens.

Il existe en Suisse un problème des minorités sexuelles, que ni le silence actuel, ni les lois, ni la vigilance de la censure ne sauraient dissimuler.

Combien sont-ils ?

En l'absence de toute étude sérieuse sur ce problème, il n'est pas possible de donner un chiffre précis du nombre des homosexuels en Suisse. Mais nous pouvons tenter une estimation à partir des

augmentations des fréquences de passage, refonte et extension du réseau, généralisation des couloirs réservés à tous les endroits où des goulets d'étranglement bloquent la circulation.

S'il est prématuré de parler déjà de gratuité totale, on devrait en tout cas prévoir des abonnements généraux à bon marché et la baisse du coût des correspondances. Une telle politique entraînera une augmentation du nombre des passagers, donc du montant des recettes, malgré la baisse des prix envisagée. Et même s'il fallait augmenter la subvention de l'Etat — ce qui serait certainement nécessaire pour permettre l'amélioration du réseau et des véhicules — cette subvention, qui n'a pas été augmentée depuis plusieurs années, n'atteindra pas le total des sommes actuellement consacrées à l'amélioration massive et souvent exagérée du réseau routier.

Déplacements pendulaires et rôle de la voiture

Une politique dynamique des transports en commun veillera tout particulièrement à résoudre la question

études faites par Kinsey sur la société américaine. Nous la ferons avec prudence malgré la similitude des genres de vie, car le biologiste américain n'a eu que trop tendance à considérer ses résultats comme des données universelles. Il a donc abouti à la conclusion que 50 % de la population masculine avait au moins une fois dans sa vie fait une expérience homosexuelle complète, que 18 % a une conduite bisexuelle, que 8 % est homosexuel pendant au moins trois ans et 4 % sa vie durant, ces chiffres étant inférieurs chez les femmes, pour toutes les catégories, en raison probablement de la moins grande liberté sexuelle dont elles jouissent par rapport aux hommes.

En adoptant les chiffres de 5 % pour les hommes et de 2 % pour les femmes, qui restent en dessous des statistiques de Kinsey, on peut estimer qu'environ 135 000 Suisses et 62 000 Suissesses ont un comportement homosexuel au moins pendant une certaine période de leur vie.

Le statut légal

La tolérance légale paraît au premier abord assez généreuse en Suisse, puisque, à la différence de ce qui se passe dans d'autres pays, les lois helvétiques n'interdisent pas l'homosexualité entre personnes de plus de vingt ans, à condition bien entendu que ces rapports aient le consentement de chacun des partenaires. Les lois ne protègent que les mineurs. Et c'est sur ce plan que la législation suisse introduit une discrimination entre délits hétérosexuels et homosexuels, en ne protégeant le mineur de seize à vingt ans que contre les adultes homosexuels.

De même un traitement différent est appliqué à la prostitution féminine, tolérée, et à la prostitution masculine, interdite. Enfin le code pénal militaire introduit une troisième discrimination envers les homosexuels en interdisant toute activité sexuelle au soldat en uniforme, sans considération pour le partenaire lorsqu'il s'agit d'un civil. Ainsi, en cas de découverte, le soldat sera puni, mais non le civil, qui n'a pas commis de délit aux yeux du code pénal.

L'homosexualité, un marché ?

Pénalisé par les lois, mis à l'écart par la société, l'homosexuel est par contre considéré comme un consommateur de premier rang. Si l'on en croit le guide touristique de l'homosexuel « Eos », édition 1969, notre pays se trouve avec la Belgique et le Luxembourg, en tête de liste pour le nombre d'établissements (bars, dancings, saunas) où des rencontres sont possibles. Avec quarante-sept bars et dancings reconnus (ce chiffre semble sortir de nulle part) à quoi s'ajoutent quinze saunas, la Suisse

des déplacements pendulaires, c'est-à-dire des trajets effectués entre le domicile et le lieu de travail. Ces déplacements pendulaires représentent en effet à Genève le 25 % du trafic total, selon l'avis d'un expert. Ils ont lieu surtout aux heures de pointe et ils sont de ce fait responsables d'une part importante des dépenses engagées pour améliorer le réseau routier; élargissement des ponts, des rues, échangeurs de circulation, etc... Ils bloquent enfin des places de stationnement durant huit heures par jour pour quatre, ou même deux déplacements journaliers.

La voiture serait ainsi réservée aux trajets multiples et aux petits transports. Cette définition simpliste et vague prend une allure bien plus précise lorsqu'elle est reliée à l'augmentation du prix des places de parc. Selon une étude réalisée par les services de la préfecture de police de Paris, une place de stationnement, compte tenu de la valeur foncière, de l'aménagement et de son installation, coûte un franc français de l'heure. Même si ce prix de revient est un peu plus faible à Genève, il n'y a pas de raison

pourrait paraître proche de l'équilibre entre l'offre et la demande. Et pourtant ce marché, qui rapporte probablement environ 8 à 9 millions de francs par an, semble sous-exploité.

Certes les autorités ne peuvent empêcher que les gens qui ont les mêmes goûts se réunissent dans un bar et que la discrimination, la sélection naturelle, quand ce n'est pas la bonne volonté du propriétaire — le plus souvent hétérosexuel — ne fasse le reste. Mais leur tolérance peut étonner, quand on la compare à la vigilance dont elles font preuve envers les publications jugées « obscènes » ou « subversives ». Pas une seule fermeture d'établissement par la police ces dernières années, à notre connaissance, plus de visites et de vérifications d'identité à Genève, par exemple, depuis trois ou quatre ans.

Pourquoi ce relatif libéralisme ? La police l'explique par sa volonté de réduire la prostitution masculine, ce qui est exact. Mais ce n'est pas la seule raison. Les bars constituent également des « ghettos » qui permettent à la fois une discrète surveillance et d'intéressantes rentrées fiscales.

Et soyons justes. Cette tolérance, même hypocrite et mercantile, représente déjà un progrès. Grâce à l'existence de ce réseau commercial, une certaine catégorie d'homosexuels peuvent rencontrer le partenaire de leur choix et parvenir ainsi à une certaine satisfaction sexuelle. Et le fait d'être réuni transforme la conscience des hommes. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, cette satisfaction minimale que la société concède aux homosexuels dans le « ghetto » des bars renforce le désir d'affranchissement de cette minorité, encourage sa volonté de liberté et la rend consciente de sa frustration. La révolte des homosexuels américains est née tout autant du marché sexuel des bars new-yorkais que de l'attroupement du « Forty Second Street ».

Depuis plusieurs années l'homosexualité en tant que mouvement a pignon sur rue. En Allemagne elle possède une presse, mise en vente publiquement. Aux Pays-Bas, l'Etat finance certaines organisations, notamment de consultation psychologique. En Scandinavie existe une sorte d'Internationale (World homosexual international organisation), financée par la vente d'ouvrages pornographiques qui édite des journaux en plusieurs langues, organise des campagnes d'informations auprès du public et tient des congrès annuels. Et en France, pourtant très conservatrice en matière d'émancipation sexuelle, paraît la très sérieuse revue « Arcadie ».

Le mouvement s'est parfois politisé, notamment aux Etats-Unis, où des organisations homosexuelles d'extrême-gauche collaborent avec les Noirs et les mouvements féministes pour abattre le système « bourgeois », jugé responsable de l'esclavage des Noirs, de la discrimination envers les femmes et de

la répression de l'homosexualité. 10 000 membres et sympathisants ont défilé l'an dernier dans les rues de New York.

La situation en Suisse

En Suisse il n'existe rien de semblable. A l'exception du « Club 68 », issu du « Cercle », à Zurich, et du « Club Olivier », à Genève, largement inconnu même dans les milieux intéressés, il n'existe aucune organisation sérieuse. Le journal du « Club 68 », qui porte le même nom, n'est tiré qu'en un nombre restreint d'exemplaires et il s'adresse aux membres du club plus qu'au grand public. Il n'est d'ailleurs pas mis en vente, bien que rien ne s'y oppose légalement. On cherchera en vain dans ses pages des études sérieuses sur les problèmes que pose la sexualité dans notre société. Et s'adressant à une jeunesse dépolitisée et désorientée, la revue du « Club 68 » sert de véhicule à toutes les valeurs qui sont en vogue, y compris les plus conservatrices. La seule idéologie qui s'en dégage ne va guère au-delà d'une co-existence pacifique entre la société et les homosexuels.

Encore faut-il ajouter que la tâche des responsables de ces mouvements et de cette publication est difficile. Ce n'est que très récemment que la grande presse suisse alémanique a consenti à reproduire les annonces médicales pour homosexuels de l'organisation « Atlas » à Zurich, qui dispense des consultations psychologiques gratuites pour ceux qui en éprouvent le besoin. Et le « Zürcher Student » pour sa part, que l'on aurait cru plus ouvert, vu son public, se refuse toujours à faire paraître l'avis en question.

En Suisse, à part une petite minorité active, mais qui se contente de lutter pour la coexistence pacifique et le maintien de l'ordre social, et une masse grandissante, mais amorphe, qui hante les bars et les établissements connus des initiés, la majorité des homosexuels, surtout d'âge mûr, se heurte à l'intolérance et au mépris de la société, c'est-à-dire des lois et du public, et vit dans la frustration de ses désirs. Cette situation est identique, mais aggravée encore, pour la femme homosexuelle. Car malgré le relatif libéralisme affiché envers l'homosexualité féminine, libéralisme né du mépris très répandu envers le plaisir de la femme, cette dernière trouve difficilement des établissements où elle pourrait faire des rencontres. Adhérents des clubs et lecteurs de la presse homosexuelle se recrutent avant tout parmi des hommes. Seul aux Etats-Unis les femmes disposent de leurs propres organisations et de leur presse.

Il n'est pas jusqu'à la psychiatrie qui ne contribue de toute son autorité scientifique et institutionnelle à renforcer la normalité hétérosexuelle qui inspire l'attitude du public et justifie la répression. Rares en

effet sont les médecins qui, en Suisse, s'efforcent de guérir les symptômes névrotiques de leurs patients en leur conseillant une pratique libérée de toute inhibition. Or les cas de réussite dans la thérapie de transformation sont négligeables — de l'ordre de 2 à 10 % — et ils coûtent cher en temps et en argent. Et, de toutes façons ils aboutissent au même résultat qu'un traitement basé sur l'acceptation de l'homosexualité, à savoir la satisfaction orgasmique, mais avec un partenaire qui est du sexe opposé au lieu d'être du même sexe. On peut donc se demander si, dans la pratique psychiatrique actuelle, la stabilité des normes sexuelles de la société ne l'emporte pas en général sur le bien-être du « malade ».

Sexualité et démocratie

L'origine de l'homosexualité est encore aujourd'hui une question controversée. Cependant une certaine convergence paraît s'établir, malgré la diversité des points de vue, sur le rôle du milieu dans le développement de l'enfant, y compris de sa sexualité. La sexualité ne serait donc normale ou pathologique qu'en fonction des normes sociales, puisqu'elle apparaît en grande partie comme le produit des formes économiques et sociales, notamment de la famille, comme le prouvent des exemples historiques puisés dans l'histoire grecque ou arabe pour ne citer que des cas évidents. Mais ces normes sociales doivent rendre compte de leur rationalité. Est-il rationnel de réprimer l'hétérosexualité chez le jeune enfant ou de réprimer l'homosexualité chez l'adolescent ou l'adulte ? A cette question, la société ne peut répondre en déchargeant sa responsabilité sur le dos de la « Nature » ou sur celui des victimes. En outre, quelle que soit l'explication que l'on donne à l'homosexualité, génétique, hormonale, psychologique ou sociale, la répression de ce phénomène est-elle du seul domaine de la société ? On peut donc s'attendre à ce que cette dernière justifie son attitude, ou alors qu'elle la modifie.

La démocratie ne se caractérise pas seulement par la séparation des pouvoirs, par la reconnaissance du droit de grève, ou par le socialisme auquel nous parviendrons peut-être un jour, même si nous devions emprunter pour cela des voies différentes de celles que Marx avait imaginées. La démocratie, véritable essence de toute société humaine digne de ce nom, signifie l'élargissement continu et progressif des droits de l'homme, suivant les possibilités offertes par le développement historique. En ce sens, la liberté dont peuvent jouir les homosexuels dans une société est la mesure de la liberté sexuelle tout court, puisque malgré le libéralisme des lois, la répression sociale qui frappe les premiers n'est qu'un aspect de celle qui pèse sur la majorité hétérosexuelle.

de ne pas faire payer l'utilisation du terrain public à son prix coûtant. La diminution immédiate du trafic automobile qui en résulterait, liée à l'amélioration des transports en commun, permettrait une meilleure fluidité de la circulation. La situation financière de l'Etat s'en trouverait améliorée et du même coup renversée la tendance qui nous entraîne vers une paralysie graduelle non seulement de la circulation, mais de la vie urbaine.

Une option courageuse

Une telle évolution est conforme aux intérêts de tous. Elle n'en est pas moins difficile à réaliser. Car l'opinion publique considère l'automobile comme un besoin prioritaire. D'un moyen de transport particulièrement souple, la publicité des fabricants de voitures (et, en Suisse, l'action particulièrement néfaste en ce domaine des associations d'automobilistes) en a fait une nécessité sociale, voire vitale. Pourtant un certain retournement commence à se dessiner dans l'opinion de beaucoup, conscients de

l'esclavage de la voiture. Le moment est donc peut-être venu de songer à une politique des transports en commun réellement à la mesure des besoins et de l'avenir de nos cités suisses, en laissant aux générations à venir les rêves plus ambitieux encore des transports souterrains, etc...

Le problème n'est au départ ni financier, ni technique, mais politique. Se trouvera-t-il des hommes et des partis décidés à courir le risque de l'impopularité pour sauver nos villes ? Cela n'est pas certain.

A nos abonnés

La grande majorité a réglé le montant de l'abonnement 1971. Nous les en remercions.

Quelques retardataires n'ont pas encore inséré notre bulletin vert dans la liste de leurs paiements de fin de mois.

Le prix d'abonnement de D.P. n'a pas varié depuis 1963 : 12 francs pour vingt numéros.

Pensez-y !

Pas de politique anti-inflationniste

La politique ne serait-elle qu'une affaire de psychologie ? Voyez M. Celio. Il n'a pas d'instruments à disposition pour lutter contre l'inflation. Il le dit. Mais désamorce aussitôt les protestations futures en annonçant une hausse probable des prix entre six et sept pour cent.

Surviennent les hausses : 5,8 % à fin janvier, 6,2 % à fin février, 6,7 % à fin mars. Quelques journaux notent que la flambée s'intensifie. Mais les milieux économiques et politiques ne protestent pas, du moins pas assez pour être pris au sérieux.

La bourgeoisie suisse peut être satisfaite : il lui a suffi d'accepter la généralisation de l'indexation des salaires pour démobiliser l'opinion publique sur le thème de la lutte contre l'inflation. Pourtant il s'agit là d'un domaine où le capitalisme occidental est particulièrement vulnérable.