Chili : pour ceux qui refusent de se résigner

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1973)**

Heft 242

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1027883

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

riorée ces dix dernières années : l'espace y est petit à petit grignoté par une circulation chaque jour plus intense, polluante, meurtrière et bruyante.
Chacun affirme que la solution se trouve dans le développement des transports en commun, mais la statistique des voyageurs transportés depuis 1965 (voir entrefilet) montre qu'il y a loin de la parole aux actes. La faiblesse de la direction de la CGTE (Compagnie genevoise des transports électriques), le désintérêt total manifesté par le conseiller d'Etat chargé de ce secteur (M. Ruffieux, DC) et la priorité donnée à la circulation privée sous l'impulsion du conseiller d'Etat Schmitt (rad) ont permis le démantèlement du réseau de trams, la subordination du trafic des trolleybus et des bus à celui des automobiles ont enlevé tout attrait à un mode de transport devenu lent et cher.

Un espoir

L'augmentation du budget de la CGTE proposée par les socialistes ayant été refusée, le seul espoir d'amélioration des transports en commun réside dans l'initiative populaire lancée par l'Institut de la vie. Après avoir espéré qu'elle serait déclarée inconstitutionnelle, la majorité (libéraux + radicaux + démo-chrétiens), par l'intermédiaire de trois de ses députés, a couru au secours de la victoire et vient de déposer un projet de loi qui va dans le même sens. Pour l'instant cependant, aucune réalisation concrète !
On ne compte plus en revanche les rues, les ponts élargis, les parkings publics et privés construits pour absorber la circulation automobile privée. On assiste à un véritable quadrillage de la ville qui — la gauche doit maintenant le regretter — a reçu l'appui du représentant socialiste à l'exécutif communal. La création de petites places piétonnières, le début d'interdiction de la circulation en ville sont des entreprises louables mais qui ne peuvent, et de loin, compenser les dégâts commis ailleurs.

Sur ce point, il faut mettre au crédit de la majorité, la nouveauté que constitue la politique d'achat de terrains menée dans le canton et au bord du lac par le conseiller d'Etat libéral Picot et qui pourra dans certains cas aboutir à l'augmentation de l'espace réservé à la détente. On peut cependant craindre pour la poursuite de l'entreprise après le départ de M. Picot (après une seule législature) orchestré par des corréligionnaires plus orthodoxes et emmenés par l'avocat d'affaires Vernet.
A part cela, le bilan est maigre. Terrain négligé par les magistrats qui en ont la charge, l'environnement n'a reçu au législatif que l'appui résolu de la minorité de gauche. Sur quelques points seulement, la majorité s'est ralliée ; un appui qui a permis, par exemple, l'adoption de la loi sur les zones de verdure et la création de l'Office cantonal de la lutte contre le bruit. Quand la gauche a dû ou a voulu provoquer la décision, elle a été battue : libre passage le long des rives du lac, limitation des vols de nuit entre 22 et 6 heures, refus de l'extension de l'aéroport en pleine zone urbaine.

LE « DÉVELOPPEMENT » DES TRANSPORTS EN COMMUN

	Voyageurs transportés	*Population (+ frontaliers)*	
1965	75 172 218	293 376	(+ 5 432)
1967	73 251 031	308 919	(+ 8 703)
1969	74 402 000	322 755	(+12 738)
1971	73 947 000	329 453	(+20 745)
1972	73 072 000	331 574	(+22 492)

Motions et pétitions

Dans la plupart des cas, faute de pouvoir aboutir, la gauche en est restée aux motions, aux pétitions populaires qui préparent le terrain et les esprits : pistes cyclables, circulation des piétons...

C'est du reste par une sensibilisation de l'opinion que passe la solution du problème : des exemples concrets montreront l'importance et la difficulté des choix à faire ; par la suite, une pression pourra s'exercer sur le pouvoir politique. Il est vrai que dans ce domaine il faut lutter contre la désinformation systématique à laquelle se livre la publicité (et la presse locale, dès que la politique s'en mêle).
Il est à souhaiter que la défense de l'environnement puisse compter sur l'arrivée dans les députations majoritaires de partisans convaincus. A moins — et l'expérience montre que cette crainte n'est pas vaine — qu'ils ne se contentent eux aussi de mots. Il est difficile de concilier l'idéologie libérale majoritaire et la politique de défense des biens et des aménagements collectifs dont l'environnement n'est qu'un volet.

Chili : pour ceux qui refusent de se résigner

Le monde assiste, navré ou satisfait, à l'écrasement de la démocratie au Chili. L'impuissance se résigne : affaires intérieures d'un pays lointain. Deux voies, limitées, d'action demeurent toutefois à ceux qui ne voudraient pas se résigner.
La première est humanitaire. Nos frontières peuvent s'ouvrir pour des réfugiés politiques. Cela a été fait pour des hommes et des femmes, dont le sort appelait la même compréhension, mais avec lesquels nos liens affectifs étaient plus distendus : récemment les Ougandais, jadis des Thibétains. En observant la proportion, c'est deux mille réfugiés chiliens, à supposer que la junte tolère leur émigration, que nous devrions recevoir en Suisse. Nous prenons acte de la volonté d'accueil affirmée par le Conseil fédéral.
L'autre possibilité, politique celle-là, indirecte et lente, passe par l'intermédiaire des sociétés multinationales. Nous reviendrons plus longuement sur ce point, sur la base des thèses de Levinson.