Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 27 (1990)
Heft: 981

Titelseiten

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

Domaine Public 981

DP

J.A. 1000 Lausanne 1 1 février 1990
Hebdomadaire romand Vingt-septième année

L'Europe positive

C'est à la même période qu'ont été décidées l'extension du réseau TGV en France et la réalisation de Rail 2000 en Suisse. Or le TGV roule déjà sur ses nouveaux tronçons alors que, chez nous, pas un mètre de ligne supplémentaire n'a encore été réalisé.

Cette situation résume bien l'évolution de notre système politique caractérisé par la lourdeur du processus de décision, non seulement au niveau parlementaire, mais aussi lors de la mise en œuvre qui se heurte à un nombre grandissant d'obstacles. Dans la réalisation de projets d'infrastructure, ce sont moins les difficultés techniques que politiques qui sont source de retards: le juridisme croissant de la procédure, les nouveaux instruments de participation, les études d'impact sur l'environnement, la qualité pour agir accordée aux particuliers et à de nombreuses associations, sans parler du Tribunal fédéral de plus en plus appelé à donner le dernier mot. Les changements de valeurs qui affectent notre société expliquent, en partie du moins, cette situation nouvelle. Il y a le fameux «repli sur soi» qui fait que de nombreuses personnes ne sont plus guère disposées à réfléchir dans le sens de l'intérêt collectif, phénomène qui s'observe aussi chez les magistrats. Impossible d'imaginer qu'il y a une vingtaine d'années un conseiller fédéral aurait «soigné» son image en roulant à 145 km/h sur l'autoroute comme l'a fait récemment M. Delamuraz. Il y a aussi la percée du mouvement et de la pensée écologiques. Or, plus au niveau de la mise en œuvre qu'à celui de la décision, les associations écologistes ont les moyens de faire prendre en compte les intérêts qu'elles défendent, souvent en provoquant le réexamen d'un projet officiel; le cas de Rail 2000 est exemplaire. Mais la faute incombe d'abord au parlement: il n'a pas jugé utile de calculer le prix d'un projet qui, évitant les nuisances créées le long des nouveaux tronçons, aurait été acceptable pour la population des régions concernées.

Le moyen d'accélérer la réalisation de projets consisterait donc à prendre en compte leurs effets sur l'environnement dès le stade de la planification et des premières études. Nous avons l'habitude des compromis. Aux intérêts traditionnels conciliés devraient dès le départ s'ajouter de nouveaux facteurs. Cependant, avec l'augmentation du nombre de groupes d'intérêt, le dénominateur commun du compromis devient forcément plus petit. Par conséquent, plus petites deviennent les dimensions et les perspectives de ce qui semble réalisable. Encore une fois Rail 2000: dans la décennie passée, et sur l'intervention de nombreux groupes de pression, on l'a ramené d'une dimension nationale (construction d'une ligne à grande vitesse entre Genève et Saint-Gall) à une amélioration des prestations régionales, alors que les pays voisins préparaient un réseau européen à grande vitesse. Dans le «pluralisme réel» de la Suisse, on passe de l'échelle nationale à la région et de la région aux communes qui se battent entre elles dans un égoïsme collectif au niveau le plus bas.

Reconnaissons que la prolongation des délais et la révision à la baisse de nombreux projets politiques ont eu des effets salutaires par le passé. Mais il faut avouer aussi que ces deux tendances vont à l'encontre des exigences de la politique des années nonante. Car si le degré de participation de la Suisse à l'Europe communautaire est encore en discussion, il n'y a pas l'ombre d'un doute que notre pays sera contraint de décider beaucoup plus vite, de penser et d'agir dans des perspectives beaucoup plus larges que celles de ces derniers temps.

Est-ce la quadrature du cercle? Certainement pas si les exigences de l'heure européenne sont définies non pas comme un danger, mais comme une chance. La pression de l'extérieur a déjà une fois dans notre histoire été un facteur décisif pour notre pays: elle nous a permis de surmonter la crise économique et politique des années trente. Il faut saisir le dynamisme européen, la pression de l'extérieur, en tant que chance de surmonter le blocage de notre politique, qui est à la fois institutionnel et mental. WL