

Ce que Sartre n'a pas lu

Autor(en): **Cornuz, Jeanlouis**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 1058

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1021089>

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.

LE CARNET DE JEANLOUIS CORNUZ

Ce que Sartre n'a pas lu

A supposer que vous soyez un peu las de lire les tracts, déclarations de principes, exposés d'intentions, etc, des libéraux, des radicaux, du cCentre, des Verts et de l'extrême droite (eh oui ! «Max et Moritz» est de retour !), je ne saurais trop vous recommander les 1433 petites pages intitulées *Témoins de Sartre* et publiées par *Les Temps modernes*.

Il y a dans ce livre une richesse extraordinaire, qui tient à l'extraordinaire richesse du personnage: intelligence, bien sûr; prodigieuse vitalité, bien sûr encore; mais aussi, là-dessus tous les témoignages concordent, prodigieuse générosité, non pas seulement celle de «l'Homme à la cervelle d'or», qui répond toujours présent, mais générosité très simplement de celui qui donne sans compter son temps et son argent.

Témoignage de Jean Cau, qui fut un temps son secrétaire:

Le fric est arrivé ? (demande Sartre en entrant dans son cabinet de travail)

– *Oui.*

– *Allons-y. Je vais faire les chèques.*

Et j'entendais crisser les rectangles détachés avec, toujours, le même ébahissement effrayé.

– *Ah ! N'oublions pas Monsieur Sény... (Ré-daction du chèque. Crissement.) Et voilà pour Monsieur Sény.*

(M. Sény était un clochard, ivrogne et sans

emploi !)

– *Que nous reste-t-il ?*

– *Rien.*

– *Je suppose que vous allez me parler du percepteur ?*

– *Eh oui...*

– *Ne m'en parlez pas de grâce, ne m'en parlez pas.*

– *Vous le rendez fou.*

– *Dites-lui que je ne pense qu'à lui, que je déborde de tendresse pour sa personne et que nous le paierons. Vous avez bien dû devenir copain avec lui, non ? depuis que vous le fréquentez ? Eh bien vous voyez, vous voyez, tout s'arrangera.*

Accord sur le transit: dégâts limités

Jean-Claude Hennet

Secrétaire romand de l'Association suisse des transports (AST)

Quelques heures avant que ne s'achèvent les discussions sur l'EEE, les ministres des transports des douze pays de la Communauté européenne ont conclu des accords bilatéraux sur le trafic de transit avec la Suisse et l'Autriche.

Pour notre pays, l'accord contient notamment les dispositions suivantes:

- priorité aux transports publics et au trafic combiné (art.1);
- incitations au trafic combiné (art. 7);
- maintien de la limite de 28 tonnes (art. 10);
- vérité des coûts et coordination des redevances routières (art 12);
- Si la capacité ferroviaire est épuisée, des dérogations à la limite de 28 tonnes pourront être accordées pour le transport de marchandises périssables. Mais cette possibilité ne concerne que les camions respectant les normes anti-pollution récentes et est limitée à cinquante camions dans chaque sens (annexe 5).

La durée de cet accord a été fixée à douze ans. La presse a été unanime à saluer les résultats obtenus par les négociateurs suisses. Unanime ? Pas tout à fait. Le correspondant à Luxembourg du *Nouveau Quotidien* estime que l'accord

Et il me tendait la liasse des chèques à distribuer à tout le monde, sauf à mon «copain». Nous avons, du coup, des fins de mois souvent très difficiles.

Parmi les témoignages de gens de moi connus, celui de Michel Contat, l'auteur avec Astruc du film sur Sartre; celui de Robert Gallimard, *Editer Sartre*; de Claude Mauriac et de Claude Roy — tous très remarquables. Parmi les inconnus, un texte de Michael Scriven, *Sartre attiré et repoussé par la télévision*; un autre de Jean-François Sirinelli (auteur d'un livre de 700 pages sur la génération d'intellectuels de l'entre-deux-guerres !), *Le jeune Sartre ou la non-tentation de l'Histoire...*

Sartre lecteur de Descartes, Sartre et Mai 68...: au fait, gagnons du temps et faisons le compte des livres que Sartre n'a pas lus, des sujets qu'il n'a pas abordés ! ■

conclu et entaché d'une «grande lacune»: La Suisse ne pourra pas limiter le nombre de camions de 28 tonnes sans la permission expresse de la CE. Résultat: ce trafic pourrait augmenter de 10% dès l'entrée en vigueur du traité le 1^{er} janvier 1993. Pour l'auteur de cette analyse dissonante, la Suisse aurait mieux fait de choisir la voie autrichienne. Autrement dit, accepter les 40 tonnes et négocier un contingentement selon le système des points écologiques.

A mon avis, il y a deux «grandes lacunes» dans ce raisonnement:

1. la suppression de la limite de 28 tonnes n'a aucune chance d'être acceptée en votation populaire. Prendre ce risque, ce serait favoriser une dynamique du refus: non à l'accord sur le transit, non aux transversales ferroviaires, non à l'EEE, etc, etc. Ce ne serait pas une solution et surtout pas un cadeau à faire à ceux qui viennent de s'illustrer par leurs discours populistes; 2. environ 700 000 camions traversent aujourd'hui la Suisse en trafic de transit. A cause de l'accord sur le transit, ce nombre pourrait, admettons, augmenter de 10%. Mais avec la suppression de la limite de 28 tonnes, il doublerait, au minimum ! Le système des points écologiques n'aurait pour effet que de retarder ce doublement de quelques années, le temps nécessaire au remplacement des camions les plus polluants par des véhicules équipés de moteurs «propres».

«Nous avons fait un grand pas vers une politique européenne des transports écologique», aurait affirmé le conseiller fédéral Ogi. En réalité, il aurait été plus correct de dire que nous avons limité les dégâts. Et pour l'instant, c'est déjà pas mal ! ■

DP **Domaine Public**

Rédacteur responsable: Jean-Daniel Delley (jd)

Rédacteur: Pierre Imhof (pi)

Ont également collaboré à ce numéro:

Jean-Pierre Bossy (jpb)

François Brutsch (fb)

André Gavillet (ag)

Yvette Jaggi (yj)

Charles-F. Pochon (cfp)

Forum: Jeanlouis Cornuz, Jean-Claude Hennet

De Bruxelles: Barbara Spéziali

Abonnement: 70 francs pour une année

Administration, rédaction: Saint-Pierre 1, case postale 2612, 1002 Lausanne

Téléphone: 021 312 69 10

Télécopie: 021 312 80 40 – **CCP:** 10-15527-9

Composition et maquette: Monique Hennin
Pierre Imhof, Françoise Gavillet

Impression:

Imprimerie des Arts et Métiers SA, Renens