

# Médias

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **38 (2001)**

Heft 1477

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

# Vitesse et centralisation

**Nouvelles lignes TGV et autres cadences des CFF, les paradoxes du progrès des transports en commun.**

La dernière fin de semaine a été marquée par un remarquable tohu-bohu d'événements. Entre autres, les changements dans les chemins de fer ne sont pas forcément les moindres. L'inauguration de la ligne TGV entre Valence et Marseille chez nos voisins, la cadence à la demi-heure entre le Léman et Zurich ne sont pas de simples exercices de marketing ferroviaire. Ils peuvent modifier en profondeur la distribution des activités sur un territoire. Le concert de louanges face aux prouesses technologiques est justifié; le coup d'œil un peu critique s'impose également.

Un spécialiste des transports, Yves Crozet, a livré au journal *Le Monde* du 6 juin des réflexions qui méritent d'être signalées, même si la situation de nos deux pays n'a rien de comparable. Il souligne que la présence d'une ligne à grande vitesse entraîne un pompage des zones défavorisées vers les régions favorisées. Loin de stimuler le déve-

loppement des activités économiques sur son parcours, le TGV suscite un mouvement des hommes et des femmes qui partent travailler dans la capitale, même s'ils résident fort loin, et les villes desservies deviennent de simples lieux de résidence. Par exemple, les Marseillais n'apprécient pas forcément de voir affluer dans leur dos des Lyonnais en mal de soleil.

## Risque de concentration

Bien sûr, la situation helvétique est fort différente. Nos villes sont des véritables centres de décision, ce que sont moins les agglomérations françaises face à Paris. Mais l'effet de pompage existe malgré tout. Plus le temps de parcours vers Zurich diminue avec une cadence qui dispense de se préoccuper des horaires et plus la tentation de concentrer réunions et décisions dans la capitale économique du pays deviendra forte. Le risque de concentration des centres de

pouvoir est un paradoxe de l'amélioration des transports en commun.

L'universitaire français évoque le risque du renforcement des inégalités dans les modes de vie. Il fait remarquer qu'il devient possible à un Parisien aisé de passer des week-ends dans une maison en Provence avec une voiture qui l'attend à chaque terminus ferroviaire et les conséquences que l'on imagine sur l'immobilier et la circulation. Il s'agit là d'une hypothèse de travail et toute transposition en Suisse est aléatoire. Mais on ne peut exclure des évolutions similaires. Il sera peut-être attrayant de prendre sa voiture pour quitter la Goldküst survolé par Swissair, la déposer près d'une gare, prendre le train pour Lugano et récupérer un autre véhicule afin d'encombrer au maximum les étroites vallées tessinoises. Là encore, pure hypothèse de travail, mais à ne pas entièrement négliger pour autant

jg

## Médias

### Nos trotskistes

Le magazine *Facts* a consacré des pages de son édition du 31 mai aux actuels dirigeants du mouvement syndical suisse qui ont été pour la plupart des «soixante-huitards». On remarque ainsi Ernst Leuenberger (SEV), à côté d'un buste d'Hermann Greulich, le père fondateur du syndicalisme helvétique, Colette Nova, militante de la Jeunesse socialiste genevoise ainsi que trois anciens du

Parti Socialiste Ouvrier (LMR): Serge Gaillard, le brillant économiste de l'USS, Vasco Pedrina et Andi Rieger, du SIB. Les années d'affiliation sont même précisées pour les trois.

Quant à André Daguet, de la FTMH, il fut le fondateur en Suisse d'Amnesty International et son secrétaire pendant quelques années. La plupart de ces dirigeants ont entre cinquante et soixante ans. cfp

## Libéral oublié

### Incroyable mais vrai

Qui connaît encore Jules Sandoz? François Vallotton, auteur de *L'édition romande et ses acteurs 1850-1920* (Slatkine éditeur) nous aide à redécouvrir ce libéral neuchâtelois de la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle: pasteur, directeur de l'école de la Société évangélique de France et professeur d'hébreux à la maison des missions de Paris puis éditeur après son retour à Neuchâtel, en 1860.

J'en parle en raison de la brochure qu'il publia en 1884: *La vraie neutralité de la Suisse et la suppression de son armée*. Le recueil provoqua un tollé en proposant l'abolition de l'armée suisse.

Inutile de préciser que Sandoz n'est pas mentionné dans le Tableau d'honneur du libéralisme neuchâtelois, dressé par Charles Gorgerat dans son ouvrage *Notre libéralisme* (1946). cfp