

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1972)
Heft: 194

Artikel: Transports en commun : les discours et les actes
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1016128>

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: 30.01.2025

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

Deux attitudes possibles

Ces événements de Munich...

— La première pensée qui me vient — je ne parle pas de l'émotion — c'est par comparaison d'approuver d'autant plus la ligne que suivit le conseiller fédéral Graber (et qui lui a été tant reprochée dans certains milieux), qui consista à faire la seule chose qu'il pouvait faire, qui était de sauver à tout prix les otages, c'est-à-dire des innocents. Et prétendre que ce faisant, il encourageait les terroristes à récidiver est une plaisanterie : on a pu voir depuis que la ferme attitude d'Israël, à tout le moins, ne les a pas découragés.

— La deuxième, toujours par comparaison, est d'admirer le Vietnam qui, dans une situa-

tion aussi difficile, n'a jamais recouru à certains moyens, soit par intelligence politique, soit par respect de certains principes *absolus*. Pour en venir au cas présent, il me semble que deux attitudes sont possibles, et deux seulement :

— Ou bien l'on estime que l'injustice faite aux Palestiniens est telle qu'elle justifie, ou tout au moins explique, le recours à des actes effroyables — ce n'est pas mon avis — et alors, d'une part on devait en passer par leurs exigences et, d'autre part, s'attaquer aux racines du mal, c'est-à-dire le cas échéant faire pression sur Israël pour que soient évacués les territoires occupés en 1967, et trouvée une solution équitable à tout le problème ;

— ou bien l'on estime que rien ne saurait excuser certains actes et ceux qui les approuvent, et dans ce cas, d'une part il fallait encore et

toujours en passer par les exigences des terroristes pour satisfaire à ce premier impératif qui est de sauver les innocents et, d'autre part, il faut rompre toutes relations avec les Etats qui, de près ou de loin, soutiennent ces terroristes, de même qu'on rompt toutes relations en temps de guerre.

Un devoir impérieux

On — en l'occurrence, l'Allemagne fédérale ; nous en d'autres occasions — ne peut pas s'écrier que tel ou tel pays est une pépinière d'assassins, et continuer d'entretenir avec lui des relations commerciales, d'accueillir ses ressortissants, voire même de lui vendre des armes. C'est impossible, contradictoire, etc. Cette deuxième attitude ne dispense pas d'ailleurs

GENÈVE

Transports en commun : les discours et les actes

Les partis bourgeois ont inclus dans leurs programmes électoraux le problème des transports en commun. C'est à la mode, comme l'environnement et la protection des consommateurs.

Les Genevois ont encore en mémoire le discours du conseiller d'Etat Henri Schmitt au dernier Salon de l'automobile, dans lequel il décrivait une ville idyllique restituée aux piétons et aux transports publics. Les actes n'ont pas suivi. Dans le même ordre d'idées un député démocrate chrétien invitait « le Conseil d'Etat à envisager la création d'un organisme chargé d'étudier et de définir une politique globale des transports en commun ». Qu'en des termes choisis...

L'Institut de Vie, lui, prit le parti d'un langage plus direct. Les parkings s'implantent aux quatre

coins de la ville, et même au centre, sans attendre les longues études des aménageurs et risquent de déterminer d'une manière irréversible la circulation urbaine. L'Institut lance en été 1971 une initiative législative en termes généraux, qui demande la concrétisation de six principes :

Un nouvel éclairage

- priorité aux transports publics
- statut de service public à la Compagnie genevoise des tramways électriques (CGTE)
- revalorisation de la profession d'agent de la CGTE
- augmentation quantitative des transports publics
- amélioration qualitative
- gratuité.

L'initiative est signée par 15 000 citoyens ; c'est un succès.

En automne le Conseil d'Etat répond à sa ma-

nière par une augmentation sensible des tarifs. Il déclare d'autre part que l'initiative est plutôt une pétition, et comme telle n'engage pas les autorités, et que, si c'est une initiative, elle est anticonstitutionnelle, car elle viole le principe de la séparation des pouvoirs. Deux commissions du Grand Conseil s'emparent alors de l'affaire. En mars 1972, on se résout à demander un avis de droit au professeur Aubert. Nous voilà partis dans les arcanes du droit. Pourtant non. En juillet déjà le professeur Aubert rend sa réponse. Elle est claire et nette : il s'agit bien d'une initiative, elle répond au principe de l'unité, elle n'est pas anticonstitutionnelle, le Grand Conseil peut se mettre au travail sans crainte.

De son côté, le Parti du travail vient de présenter un projet de loi qui prévoit la reprise de la CGTE par l'Etat.

Deux manières d'envisager des solutions au problème de la circulation et de l'urbanisme : les discours de cantine et les actes.