

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (1972)  
**Heft:** 169

**Artikel:** Les parkings contre la ville  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1015793>

### **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:** 14.03.2025

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

## Qui finance « Réaction » ?

A l'époque où « Tribune universitaire », cela se passait en 1969, n'était que « progressiste » — elle fut ensuite gauchiste et... disparut — et faisait entendre une voix que chacun n'appréciait pas dans ce qu'il reste de l'aristocratie prusso-neuchâtoise, une nouvelle revue — « Réaction » — paraissait que la « Feuille d'Avis de Neuchâtel » unanime acclamait, comme Heurtebise, dans « La Suisse », l'avait fait pour « Le Pamphlet ».

« Réaction » est une héritière de ceux qui, avant la Deuxième Guerre mondiale, se passionnaient pour un Ordre nouveau : Eddy Bauer, Marc Wolfrath, Claude Bodinier, René Braichet.

Le premier essai est allé jusqu'au numéro 14. Avant ce chiffre, les bruits les plus divers coururent sur l'origine des fonds. Le parti libéral n'y aurait pas été étranger. Cette thèse a pour elle que ce parti était proche — ou était-ce l'inverse ? — des frontistes d'alors.

Après une année de silence, « Réaction » reparait. Avec des ambitions romandes, nous assure-t-on. Les sources de financement seraient cette fois plutôt à rechercher du côté d'une organisation quasi clandestine (R.O.C. = réunir, organiser, construire) qui avait été créée dans le but de recueillir des fonds pour alimenter une campagne antisocialiste pour les élections cantonales de 1969. Or les résultats d'une enquête par sondages avaient laissé apparaître aux responsables de R.O.C. que la population souhaitait que les socialistes représentés depuis 1965 par deux conseillers d'Etat (sur cinq) conservent cette répartition, de sorte qu'on renonça à ladite campagne. Et les fonds ? « Réaction » a démenti. Pourtant trois pages et demie de publicité sur vingt, même au tarif fort, ne paient pas une impression offset, deux couleurs, richement illustrée.

Mais lorsqu'on soutient le lieutenant-colonel Rivoire (qui s'est excusé entretemps, pas de chance !) contre le conseiller d'Etat Chavannes;

qu'on se félicite du développement économique modèle de l'Espagne et de la Grèce; qu'on pose le problème de l'avortement en présentant un profil de femme enceinte d'au moins huit mois; qu'on parle des belles provinces portugaises du Mozambique et de l'Angola; on ne doit vraiment pas avoir de difficultés financières majeures. Le problème, le seul, est de durer.

## FRIBOURG

### L'armée passe outre

L'armée peut construire n'importe quoi, n'importe où, n'importe comment. Ce privilège lui est conféré par l'art. 164 al. 3 de la loi sur l'organisation militaire du 12 avril 1907 qui a la teneur suivante : « Les cantons ne peuvent soumettre des travaux servant à la défense nationale à aucune taxe cantonale ni à aucune autorisation préalable. »

Cette disposition amène parfois la Confédération à violer les dispositions des plans d'aménagement locaux qu'elle a mission de faire respecter et qu'elle subventionne généreusement. Pareil cas s'est produit en 1971 sur le territoire de la commune de Belfaux dans le canton de Fribourg.

Nous ne contestons pas la nécessité d'implanter au bon endroit les ouvrages militaires de nature stratégique. Mais nous ne voyons pas l'utilité de défigurer un village ou d'entraver le développement d'une région par la faute de constructions militaires sans valeur stratégique. L'exemple de la commune de Belfaux est très typique à ce sujet. L'ouvrage est un très grand entrepôt destiné à être vidé de son contenu au début d'un conflit armé. Mais l'emplacement choisi et imposé cause un préjudice certain au développement d'un quartier bien situé et prévu pour la construction de maisons familiales.

Pareilles constructions non stratégiques devraient être soumises à la procédure ordinaire et mises à l'enquête publique. De pénibles conflits pourraient ainsi être évités.

## GENÈVE

### Les parkings contre la ville

Deux projets portant sur la création d'un parking sous la gare Cornavin et sur l'aménagement général de la place s'étalent dans les journaux sur une page entière souvent illustrée sauf dans le « Journal de Genève ». La manière dont la presse genevoise a reproduit ces projets est révélatrice d'une attitude inquiétante. Le texte rédactionnel reprend en effet sans les discuter les arguments de l'exposé des motifs à l'appui du projet de loi : les parkings sont présentés comme des nécessités imposées par le progrès, et leur réalisation considérée dès lors comme politiquement neutre.

Le parking de Cornavin s'inscrit dans la série dite de la petite ceinture qui entoure le cœur de la ville et qui doit être complétée par les parkings de la grande ceinture située à la périphérie. Si l'on peut parler d'une certaine politique des parkings, bien aléatoire d'ailleurs, il est difficile de voir en quoi cette dernière s'insère dans une politique globale de la circulation. Les possibilités de parking dans le centre compliquent une circulation déjà bien difficile. L'implantation de tels parkings ne peut se justifier que si elle s'accompagne de mesures pour le développement des transports en commun. Or la dégradation actuelle de la qualité de leur service, la faible fréquence de leurs services et la récente augmentation des tarifs ont plutôt pour effet de freiner leur utilisation. On privilégie la circulation privée alors que la logique et un minimum de vue prospective exigeraient qu'on n'accorde à celle-ci qu'une importance mineure.

A la lumière des faits, la priorité aux transports en commun et à la circulation des piétons n'est pour l'instant qu'un slogan : nos autorités mettent tout en œuvre pour adapter la ville à l'automobile. L'élargissement systématique des rues, la disparition des espaces verts, la démolition des immeubles encombrants sont les fruits de cette politique.