

Le choix de Divico

LA SUISSE ROMANDE, les Vallois en particulier, sont placés devant un choix décisif. Par quelle voie, par quelle cluse, par quel col assurer les meilleures liaisons ferroviaires ou routières avec l'extérieur, avec la France et l'Italie? Selon le tracé choisi, il y aura confirmation ou redistribution des rôles géographiques ou politiques traditionnels.

Le dossier n'est pas inédit: avion, TGV, tunnels alpins, autoroutes ont bousculé (rarement emprunté) les cheminements historiques, pavés par les Romains.

Mais un fait nouveau a été rendu public. Il exigera une décision politique. DP ouvre ce dossier.

Le Cheminot du 22 septembre a publié l'étude d'une liaison directe Genève - Pont-d'Ain (-Mâcon), qui permettrait de gagner près d'une heure pour aller à Paris. Quel serait le coût d'une liaison moderne, à double voie? Quels sont les enjeux?

Genève, dans cette seconde moitié du siècle, a réussi son désenclavement d'admirable façon. Le tunnel du Mont-Blanc en fait une ville frontrière de l'Italie. L'aéroport est tête de ligne pour l'ensemble de la Suisse romande. Le rattachement de Cointrin au réseau CFF et surtout l'évitement de Lausanne par la ligne directe Neuchâtel-Genève assure mieux son rôle capital pour le Nord vaudois et Neuchâtel. Le TGV dessert directement Genève. L'avance de l'autoroute A40 la rapproche de Paris. De Lausanne, en voiture, on sera bientôt plus vite à Paris par Genève que par Pontarlier avec une plus grande sécurité en toute saison (altitude maximum: 580 m au lac de Sylans contre 1040 m aux Hôpitaux-Vieux). Avion, train, autoroute, la panoplie des moyens de communication est (sera) complète.

Vaud a toujours eu une vocation de carrefour, que lui assure sa configuration: du Jura aux Alpes, du Rhône au Rhin. Le Grand-St-Bernard, la ligne Paris-Milan, l'obligation pour tous les cantons romands, Jura excepté, de passer par son territoire pour communiquer entre eux confirment cette orientation. Le canton, à une époque

où les finances publiques ne débordaient pas d'excédents, n'a-t-il pas fait à la Confédération des avances de trésorerie pour assurer le démarrage des travaux de la semi-autoroute de Chavornay à Vallorbe afin de mieux tendre la main à la Franche-Comté. Laisser déclasser la ligne Lausanne-Dijon au profit de la ligne Genève-Mâcon, ce ne serait pas seulement une question d'horaire, de minutage, ce serait une véritable réaffectation historique. Le choix mettra à l'épreuve l'unité cantonale; mais toute la Suisse romande joue en cette circonstance sa place dans la compétition européenne.

LA QUESTION première est la faisabilité. Quelle solution assure la primauté de la ligne du Simplon pour une liaison accélérée Paris-Milan. Si la SNCF crée (Jeux olympiques obligent) une ligne TGV jusqu'à Ambérieu, un pas supplémentaire sera fait pour le contournement du Simplon par le Mont-Cenis. La ligne Pont d'Ain-Genève serait donc la réplique adéquate.

En face, le projet Centre-Europe, soutenu par les pouvoirs cantonaux et régionaux, suisses et français, de l'arc jurassien a-t-il quelque chance? Pour lui: la supériorité du tracé le plus direct. Contre lui: les réalisations et engagements de la SNCF.

Pour l'un comme pour l'autre, le financement n'est pas assuré. Rien ne se fera de toute façon sans beaucoup de francs suisses.

SI L'OPTION Genève-Mâcon devait l'emporter, l'aménagement du territoire et les décentralisations qu'il implique devraient être pensés à l'échelle romande. Genève, si sa fonction de capitale romande devait être renforcée, n'a pas l'espace territorial qui lui permette d'assumer ce rôle. Et il n'est pas souhaitable que le district de Nyon soit considéré comme sa zone d'expansion naturelle. La redistribution des activités (dans la mesure où elle dépend des pouvoirs publics, qui sont maîtres des plans de

(suite page 2)

La troisième révolution industrielle: un défi pour le Parti socialiste

(jd) En juin 1986 un groupe de travail «Perspectives» publie un texte sur l'avenir du socialisme démocratique. L'objectif est de susciter un débat au sein du Parti socialiste suisse, un parti en perte de vitesse sur le plan électoral, paralysé par un antagonisme stérile entre son aile syndicale et son aile fondamentaliste, et conduit par une direction qui semble incapable d'analyser et de maîtriser cette crise.

Ce papier de travail a provoqué des réactions fort divergentes mais n'a trouvé que peu d'écho en Suisse romande. Aujourd'hui, le groupe «Perspectives» édite un ouvrage qui rend compte du débat (*Sozial-demokratie 2088. Perspektiven der SPS im 21. Jahrhundert*). Nous publions dès ce numéro une synthèse du texte de 1986, qui ne se veut pas un catalogue de thèses mais bien une incitation à la discussion.

La troisième révolution industrielle va modifier profondément notre société. L'utilisation des nouvelles technologies permettra une augmentation de la productivité, c'est-à-dire la possibilité de plus de bien-être et de liberté pour chacun, mais aussi le risque d'un chômage structurel permanent et d'une dépendance accrue à l'égard des contraintes techniques et économiques, donc finalement des restrictions de notre liberté.

La croissance économique peut accentuer la destruction de l'environnement, mais le progrès technique ouvre des

perspectives de production respectueuses de la nature. Les structures sociales ne seront pas épargnées — effacement progressif de la classe ouvrière traditionnelle; les valeurs et les institutions seront ébranlées! Mais cette évolution offre des chances à de nouvelles valeurs et à d'autres formes de vie sociale.

Des principes toujours valables

Dans ce contexte, la tâche des socialistes consiste à convertir le progrès tech-

nique et économique en un progrès social. Leurs objectifs fondamentaux — libération de l'homme des dépendances et des contraintes, justice sociale et solidarité — sont toujours valables, mais ils ont à les appliquer à une réalité nouvelle: les contraintes de la technique et les exigences de l'économie ont remplacé aujourd'hui les besoins matériels et la solidarité a pris un sens plus large (tiers monde, générations futures).

Le rôle de l'Etat

Le contenu concret que prendra le progrès social ne peut être dogmatiquement défini, ni par les socialistes, ni par l'Etat. Le rôle de ce dernier est de créer les conditions du progrès, non de l'imposer. A cet égard il faut considérer le marché, la planification et la propriété privée comme des moyens du progrès et non comme des valeurs en soi; des moyens dont l'adéquation est à évaluer dans un contexte historique et de manière pragmatique. Ainsi du marché: lorsqu'il fonctionne effectivement, il favorise la décentralisation du pouvoir et l'allocation efficace des ressources économiques; mais la gestion des ressources naturelles, la minimisation des effets négatifs de la production, la lutte contre la concentration économique exigent des réglementations et une planification étatique.

Une politique réformiste

Ce refus du dogmatisme à l'égard des moyens d'action au profit d'une attitude ouverte à l'expérimentation, à l'apprentissage et à l'adaptation caractérise une politique réformiste. Cette dernière se distingue clairement de la défense du statu quo prôné par les conservateurs — les privilèges et les injustices sont inévitables —, de la croyance des modernistes de droite en un progrès spontané résultant de la croissance économique et du développement technique, du rêve d'une société libérée de ses contradictions et de ses conflits, et de l'utopie d'une communauté tournant le dos à la technique pour retrouver l'état de nature. Le progrès social ne peut se réaliser que par une démarche pragmatique, un apprentissage constant. ■

Le choix de Divico

(suite de l'édito)

zone et quelquefois des terrains) doit être pensée à l'échelle de toute la Suisse romande, dépassant ses querelles de voisinage dont elle est coutumière.

La Suisse, par les liaisons ferroviaires, redécouvre des choix de relations extérieures; ils concernent aussi les cantons. Ne manquons pas ce rendez-vous.

Pour l'instant, il ne s'agit pas de choisir, mais il faut, dans l'étude qui doit être menée au plus haut niveau, aller très vite. La connexion de franchissement du Jura avec la nouvelle transversale al-

pine est évidente. Or la consultation lancée par le département de M. Ogi sera achevée le 15 janvier. D'ici là, DP ne refermera donc pas ce dossier.

Lorsque les Helvètes voulurent quitter leur pays pour la douce Saintonge, ils se concentrèrent aux portes de Genève. Pour gagner le sud, c'était la voie la plus facile. César leur barra la route. Ils traversèrent donc plus péniblement le Jura. Il faudra à nouveau choisir.

AG - PI

La politique du touche-à-tout

(pi) On peut être centenaire et immature: le Parti socialiste nous l'a prouvé, à son congrès de Zurich, en décidant de soutenir le référendum qui sera lancé par la Communauté d'intérêt du vélo (IG Velo) et l'Association suisse des transports (AST) contre l'ouverture de toutes les routes suisses aux camions de 2 m 50. Rappelons que, pour l'instant, seules les routes principales et la plupart des localités leur sont autorisées — ce qui représente le 80% du réseau —, les routes secondaires n'étant destinées qu'aux véhicules jusqu'à 2 m 30 (voir DP 899). Mais le Parlement a décidé de s'aligner sur la norme européenne. Comme lors de l'assemblée des délégués de l'AST à Glaris, qui devait prendre position au mois de juin sur le même objet, le vote a clairement opposé Romands et Alémaniques. Les premiers,

partisans d'une politique pragmatique, sont mis en minorité par les seconds, fondamentalistes, qui n'hésitent pas à introduire la démagogie dans leur argumentaire: des camions plus larges mettront en danger nos enfants et l'ensemble de la communauté cycliste... alors que les localités, on l'a vu, sont déjà ouvertes aux camions larges (les véhicules modernes des transports publics mesurent tous 2 m 50).

Les socialistes prétendent soutenir le trafic combiné, mais lui refusent les moyens techniques de se généraliser: les conteneurs mesurent 2 m 42 et les palettes 1 m 20 sur 80 cm, normes incompatibles avec une largeur limitée à 2 m 30. Oubliée aussi la vision d'un combat à long terme: le lobby routier et les camionneurs pourront, sans grands efforts, mettre en avant la naïveté et l'ina-

déquate du combat écologique alors que le Conseil fédéral, en cas de refus du référendum par le peuple, aura bien du mal à maintenir une position ferme sur la limite — utile, celle-là — des 28 tonnes.

Plus grave encore: en polarisant le débat écologique sur le trafic, les Verts risquent de rendre ce thème impopulaire, et en délaissent d'autres, tout aussi importants, sur lesquels une majorité pourrait se dégager dans la population: l'énergie, l'alimentation, la gestion des déchets, l'agriculture, etc.

Mais les Verts alémaniques veulent en découdre avec les routiers. Ils risquent bien, à la longue, de mettre groggy le mouvement dans tout le pays. ■

ZAFFARAYAS

Enfer ou terre promise ?

(cfp) Les adhérents et les sympathisants de Zaffaraya continuent d'agiter Berne. Leur dernière tentative de retourner sur le terrain d'où ils avaient été expulsés a abouti à l'offre, provisoire, d'un lieu de campement vide en hiver. Il est situé sur le territoire de la commune de Köniz, sur la rive gauche de l'Aar, en face du Parc zoologique du Dählhölzli, au pied d'un quartier de villas. Cependant, l'essentiel n'est pas l'emplacement, mais la vision du monde que se font ces «enragés». De l'extérieur, on cherche parfois à les dépeindre comme des révolutionnaires qui s'acharnent à démolir cet état de droit, si cher aux nantis désireux de conserver tous leurs privilèges. C'est ainsi que l'*Entente bernoise*, une création de milieux d'affaires de la ville fédérale, a publié une étude où l'on pourrait s'imaginer être en face d'un complot auquel participent des enseignants, la gauche, des animateurs culturels, les Eglises, des journalistes de la presse écrite et, pour dominer le tout,

l'hebdomadaire *WochenZeitung*. On a déjà trop lu de documents semblables contre tout ce qui bouge, pour attacher beaucoup d'importance à ce bilan intermédiaire, comme le nomment ses auteurs.

En revanche, la *Berner Tagwacht*, de gauche, a publié un témoignage poignant d'un marginal qui assume entièrement sa condition et qui ne s'est pas senti à l'aise dans l'ancien Zaffaraya, où il a passé quelque temps. Il a déploré les rapports internes, où la brutalité et le sans-gêne ainsi que le «machisme» jouent un rôle important. Il a regretté la conception approuvant le vol comme moyen de subsister. Il a constaté, en outre, que beaucoup de «zaffarayens» pouvaient trouver à se loger chez leurs parents où chez des amis, chaque fois qu'ils en avaient envie. Les enfants d'ouvriers étaient minoritaires et la majorité des participants étaient issus de «bonnes familles», comme on dit communément.

EN BREF

L'Hôtel du Parc, à Beatenberg dans l'Oberland bernois, a fermé ses portes. Depuis 1963, il appartenait au Land allemand de Hesse. Le changement de majorité a justifié un changement d'attitude. Le nouveau gouvernement démo-chrétien, qui a succédé aux socialistes, vend 1800 propriétés de l'Etat, dont le Parkhotel Post.

L'UBS a installé un restaurant français dans son immeuble de la Kuttelgasse 15, à Zurich. La société d'exploitation, constituée à cette occasion, est formée, par tiers, par le restaurateur, une maison de vin et l'UBS. Un directeur de cette banque préside le conseil d'administration.

Inutile de préciser que des porte-parole de la communauté ont protesté contre ce témoignage, alors que son auteur est un vrai marginal, sans être un clochard, qui dort plus souvent à la belle étoile, sur le Gurten, colline dominant Berne, que dans la mansarde où il se réfugie quand il en sent le besoin.

Zaffaraya nous interpelle, car ses adhérents ne trouvent pas dans notre société la place qu'ils aimeraient y trouver. Comment la leur donner et qui s'en chargera? Un problème de société de plus à résoudre auquel la répression n'est pas la réponse adéquate. ■

Un nœud ferroviaire pour le XXI^e siècle

(pi) Le débat n'est pas nouveau. Il a commencé en même temps que le réseau TGV français se développait; il prend maintenant de l'importance avec la construction de l'Europe sans frontières: Lausanne restera-t-elle une étape obligée pour relier les capitales française et lombarde? La ligne du Simplon a-t-elle encore un avenir en tant que liaison internationale?

Singulièrement, son renforcement risque bien de passer par un affaiblissement du rôle du chef-lieu vaudois, interface actuellement importante, puisque c'est dans cette gare que les voyageurs quittent le TGV pour embarquer dans l'Intercity qui les emmènera en Italie.

Deux projets sont en effet en concurrence pour tenter de mettre Milan à six heures de Paris, seuil psychologique au-dessous duquel il faudrait descendre pour concurrencer sérieusement l'avion. Par ordre chronologique:

● **Le TGV Centre-Europe** — Cher à

Jean-Pierre Chevènement, ministre et maire de Belfort, ce projet prévoit notamment la création d'une ligne TGV entre Aisy et Dijon, ainsi que l'aménagement de la ligne existante entre Dijon et Dôle, et de Mouchard à Frasne. Depuis Val-Suzon, au nord de Dijon, un embranchement partirait en direction de Vesoul et Belfort, et permettrait également de diminuer la durée du trajet Zurich - Bâle - Paris. Le gain de temps serait d'environ une demi-heure entre la capitale française et Lausanne, et de plus d'une heure et demie entre Paris et

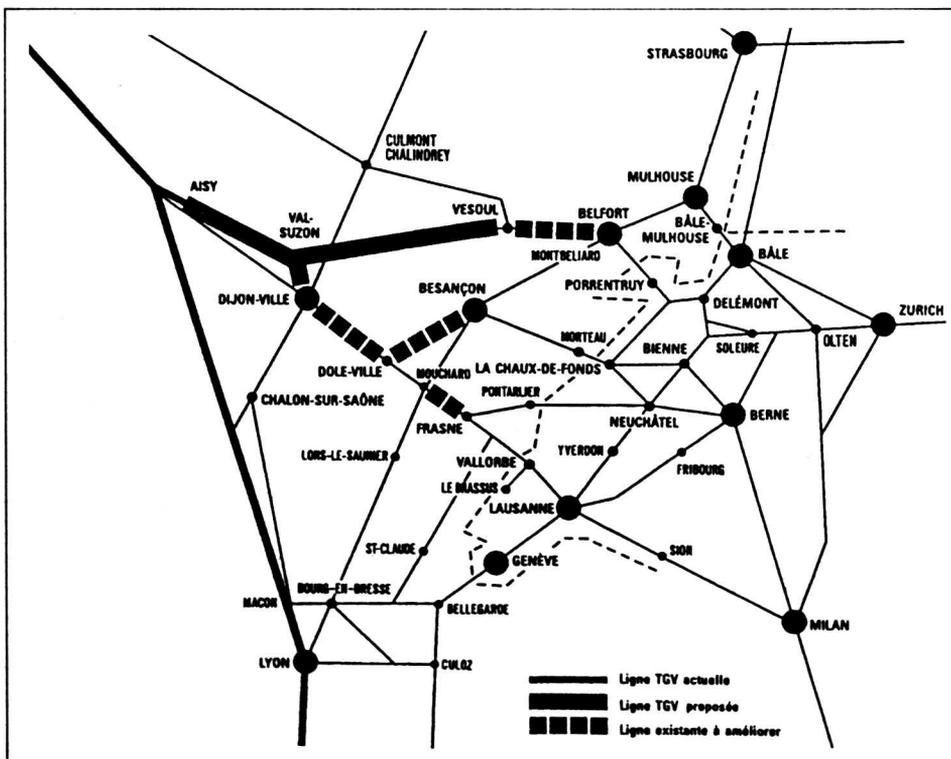
Bâle. Le prix de ce projet (y compris les aménagements en direction de Vesoul et Belfort) est estimé à près de 4,4 milliards de francs français. Des améliorations en Suisse, entre Daillens et Vallorbe — estimées à 320 millions de francs — permettraient de gagner environ 10 minutes supplémentaires.

● **L'étude Bonnard et Gardel** — Menée à compte d'auteur, le projet qu'elle propose de réaliser nécessiterait la construction d'une transversale rapide (moins de 200 km/h) entre Genève et Pont d'Ain, où elle se brancherait sur une bretelle TGV, dont la construction est prévue avant les Jeux olympiques d'Albertville qui se dérouleront en 1992. Le gain de temps serait de 55 minutes entre Genève et Paris et il en coûterait environ un milliard de francs suisses.

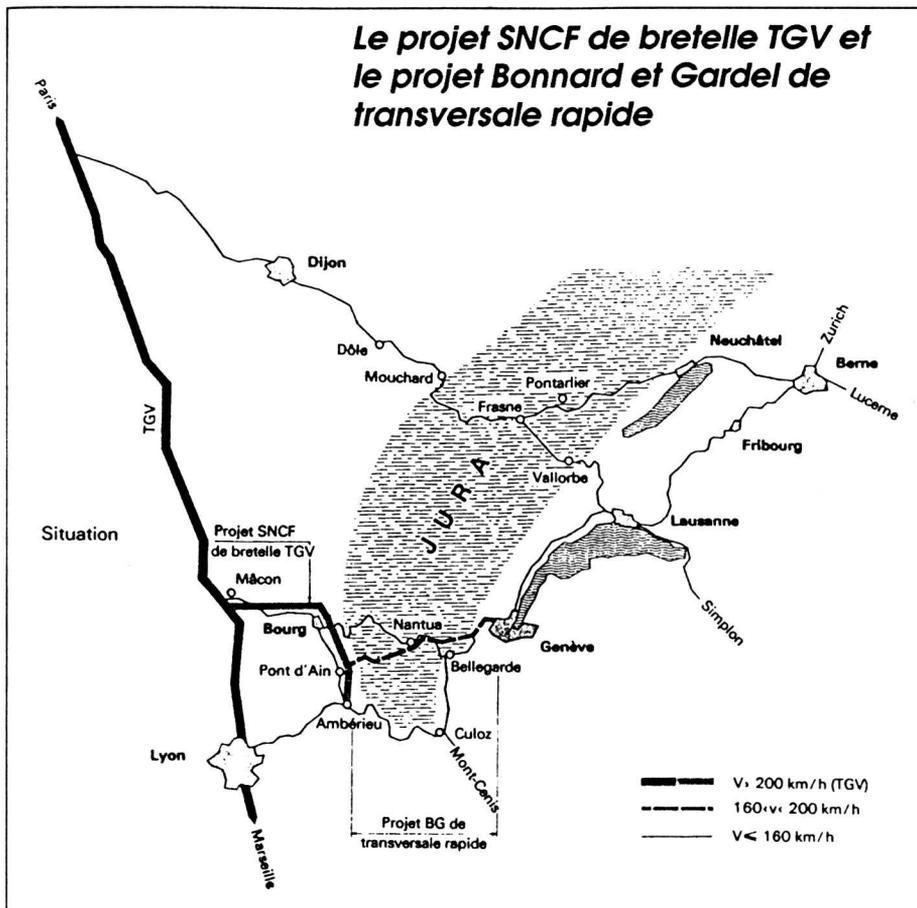
Techniquement, ces deux projets sont intéressants et permettraient un gain de temps sensiblement égal entre Paris et Milan. Aucune des deux variantes ne permet toutefois de descendre en dessous des six heures, ni même de les approcher. Pour y parvenir, d'autres mesures seraient nécessaires: la mise en service de rames multi-courants supprimant un changement de train à Lausanne ou Genève et un changement de locomotive à Domodossola; mais surtout le choix, parmi les projets de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, de la variante Lötschberg-Simplon. Celle-ci prévoit en effet le percement d'un nouveau tunnel de base sous le Simplon, entre Brigue et Domodossola, et la construction d'une voie rapide jusqu'à Arona. Techniquement encore, le projet Centre-Europe séduit parce qu'il emprunte le plus court trajet existant entre Paris et Milan.

De son côté, le projet Bonnard et Gardel a également de sérieux atouts. Le gain de temps profiterait en effet aussi bien à Genève qu'à Lausanne, le trajet Paris - Lausanne devenant plus rapide via Genève que via Vallorbe. Sans travaux supplémentaires, Lyon et Genève seraient plus proches de 50 minutes et, autre avantage de taille pour une ligne qui se ferait essentiellement sur sol français, elle profiterait à toute la Haute-Savoie et à ses stations

Le projet de TGV Centre-Europe



Le projet SNCF de bretelle TGV et le projet Bonnard et Gardel de transversale rapide



Genève, nouvelle capitale du Nord-vaudois

André Perret, syndic d'Yverdon-les-Bains, nous donne la température du Nord vaudois à propos de l'avenir de la liaison TGV par Vallorbe.

— Le TGV risque de ne plus passer par Vallorbe. Qu'en pense le syndic d'Yverdon?

— Le risque est en effet important, en regard des villes traversées. S'il n'y a plus de TGV par Vallorbe, ce sera malheureux pour nous, car c'est un atout pour la région. Mais ce n'est pas nous qui prendrons les décisions. Et pour la SNCF, le choix politique est clair: Genève et la Haute-Savoie pèsent plus lourd que le Nord-vaudois.

— Quelles conséquences pratiques pour le Nord-vaudois?

— A partir de l'été 1989, les Intercity Neuchâtel - Genève s'arrêteront à Yverdon. Cela signifie que nous serons, par train, à moins d'une heure de Genève et de son aéroport. Nous irons à Genève aussi bien pour prendre l'avion que le TGV. En temps, nous ne serons donc pas perdants, la durée du trajet Yverdon - Paris ne devant pas augmenter. Par contre, l'impact sera psychologique. Nous devons expliquer aux personnes extérieures à la région, à l'étranger notamment, qu'Yverdon est à moins d'une heure de Genève. Le problème est un peu différent pour d'autres localités du Nord vaudois, qui ne sont pas sur un axe de communication important. La perte du TGV sera ressentie plus durement.

— Le moment venu, soutiendrez-vous le projet Bonnard et Gardel?

— Evidemment non. Notre rôle sera de démontrer que la liaison par Vallorbe a aussi ses atouts, notamment dans le cadre de la politique actuelle de régionalisation. Il faut bien voir que le projet Bonnard et Gardel privilégie encore l'arc lémanique.

touristiques. Le bassin de population intéressée serait donc d'autant plus important et partiellement français.

Politiquement, le choix de cette variante serait lourd de conséquences: le Nord-vaudois et Vallorbe ne verraient en effet plus passer le TGV. Or il existe un attachement affectif à ce ruban orange, de même qu'un intérêt objectif à le maintenir: le développement économique exige de bonnes relations, rapides et directes, avec les grands centres. L'arc jurassien aurait également intérêt à voir se moderniser la ligne via Dijon, qu'une rame Berne - Paris emprunte actuellement. Pour les Lausannois enfin, la pilule risque d'être dure à avaler: déjà ébranlé par les Intercity qui vont de Genève au Jura sans passer par Lausanne, le rôle de cette ville comme nœud ferroviaire risque d'être encore dévalorisé. Probable, en effet, que les voyageurs pour Milan changeront de train à Genève. Conséquence: plus de raison de venir jusqu'à Lausanne avec le TGV, les Vaudois n'ayant qu'à emprunter le même Intercity que les Milanais depuis Cornavin. Le conseiller

d'Etat vaudois Marcel Blanc, chef du Département des travaux publics, le reconnaît: «Il est clair qu'avec la variante Bonnard et Gardel, Lausanne perd de son importance. Mais il est plus important de renforcer la ligne du Simplon pour que le trafic continue de passer par Lausanne plutôt que de le voir contourner la Suisse». Son collègue genevois Jean-Philippe Maître parle de ce dossier comme étant «de la plus haute importance. On ne peut pas passer à côté». Sûr que la Conférence ferroviaire romande, qui réunit les représentants des Conseils d'Etat francophones, et qui se tiendra prochainement, sera animée. Lausanne et l'arrière-pays vaudois devront-ils se sacrifier au nom de l'intérêt général? Si le canton de Vaud veut rester un territoire de passage obligé, il risque de n'avoir d'autre solution que de soutenir la variante Bonnard et Gardel plutôt que de se battre contre Genève au risque de tout perdre. Car l'Europe pourrait également décider que ce trafic contournera la Suisse et passera par Turin, avec pour avantage d'éviter le

(suite page 6)

contrôle douanier que la Suisse, non membre de la CE, impose. Si cette hypothèse devait se vérifier, les Vaudois devraient négocier la mise en service de rames multi-courants entre Paris et Milan afin d'assurer la continuité d'une desserte par TGV.

Reste la question du financement. Les Français n'ayant qu'un maigre intérêt à réaliser l'un ou l'autre de ces projets, la Suisse devra immanquablement participer financièrement. Marcel Blanc ne l'exclut pas: «*Si nous avons un intérêt majeur, une participation financière n'est pas exclue*». La facture risque d'être salée: certainement plusieurs centaines de millions de francs, dans l'un comme dans l'autre cas.

Un défi pour la Suisse romande, mais un défi qui dépend pour beaucoup d'une autre décision: le choix d'une variante de nouvelle transversale alpine. En fonction du tracé choisi, une nouvelle ligne TGV apparaîtra comme un luxe ou comme une nécessité. ■

Les cartes sont tirées du Cheminot.

L'impératrice et la fileuse

La redoutable impératrice douairière CiXi s'est fait aménager le Palais d'Été à Pékin, luxueuse fantaisie où, pendant de longues années, elle a séquestré l'empereur Guangxu, coupable de sympathie pour les idées réformistes; on dit même qu'elle l'a fait assassiner, forfait auquel elle n'a survécu que peu de temps, puisqu'elle est morte la même année, en 1908. C'est cette femme qui a gouverné officieusement la Chine pendant près de trente-cinq ans, ce qui ne manque pas de piquant pour un pays où l'on faisait si peu de cas des femmes! Désaxée, criminelle, ogresse, tous les bruits courent sur CiXi, en particulier sur ses goûts sexuels. On dit qu'elle envoyait ses eunuques rafler en ville de beaux jeunes gens qu'elle engraisait pendant trois mois: ils devaient être en effet fort maigres, s'ils provenaient des

quartiers misérables de Pékin. Puis ils passaient dans sa couche, avant de passer entre les mains du bourreau. On dit aussi qu'à la mort de ses eunuques préférés, elle faisait enlever un homme qu'on délestait de ses attributs virils pour les déposer dans le cercueil du défunt; ainsi ce dernier pénétrait-il entier dans l'au-delà.

J'ai visité le tombeau de CiXi, à 125 kilomètres à l'est de Pékin. C'est un site beaucoup moins couru que les tombeaux des Ming, la dynastie précédente. On pique-nique devant les hypogées, sous les pins, dans une atmosphère bon enfant. Les licornes de l'Allée des Esprits dressent leur tête parmi les maïs. Et j'admire que tant de bruit et de fureur aboutisse à cela: ce lieu agreste et apaisé, où les enfants guettent nos gestes, beaucoup plus intéressés par nos têtes

La course aux minutes

Temps de parcours actuels et réalisables en fonction des différents tracés proposés

	1 état actuel	2 étude Bonnard et Gardel (BG)	3 étude BG + Lötschberg- Simplon (LS)	4 BG + LS + TGV multi- courants	5 TGV Centre-Europe + corrections Vallorbe-Daillens [3]
De Paris à					
- Genève	3h30	2h30 (-60')	2h30	2h30	3h30
- Lausanne [1]	3h41	3h08 (-33') [2]	3h08	3h03 (-38')	3h03 (-38')
- Milan	7h20	6h41 (-39')	6h16 (-64')	6h01 (-79')	6h36 (-44')

Les temps indiqués proviennent de différentes sources et de combinaisons d'études indépendantes les unes des autres. Ces temps sont indicatifs.

Les chiffres entre parenthèses représentent les gains de temps cumulés.

Les temps indiqués pour l'étude Bonnard et Gardel (BG) tiennent également compte d'un gain de temps de quelques minutes entre Mâcon et Paris grâce à l'augmentation prévue de la vitesse des TGV sur ce tronçon.

Notes

[1] A l'exception de la colonne 1, on tient compte des effets de Rail 2000 sur la durée du trajet Genève - Milan: le gain sera d'environ 6 minutes grâce à une vitesse de pointe plus élevée dans la plaine du Rhône.

[2] Les durées de trajet entre Paris et Lausanne sont indiquées via Vallorbe pour les colonnes 1 et 5, et via Genève pour les autres. On considère que la liaison Paris - Lausanne via Genève, pour les colonnes 2 et 3, se ferait en TGV jusqu'à Genève, où il faudrait changer de train. Sans changement, on économiserait environ 5 minutes.

[3] La combinaison des variantes Bonnard et Gardel et Lötschberg-Simplon avec le projet TGV Centre-Europe peut se faire: les durées de parcours entre Paris et Milan sont de 5 minutes inférieures à celles se combinant avec l'étude BG.

étrangères que par le passé qu'ils côtoient.

Au Musée d'histoire nationale de Pékin, je tombe en arrêt devant la statue d'une femme, au milieu de tant de conquérants, de lettrés, de savants. J'apprends que c'est, au XIV^e siècle, une pauvre fille de Shanghai, donnée à une famille riche dont, selon la coutume, elle devait épouser un des fils. Mais elle ne se résigne pas à son sort et part pour l'île de Hainan, à l'extrême sud de la Chine, où la culture du coton est très développée. Pendant trente ans, elle s'y initie aux techniques textiles. Puis, fidèle à son lieu d'origine, elle revient à Shanghai pour y enseigner son savoir et améliorer les métiers. Aujourd'hui encore, le principe de la filature du coton est celui qu'elle a rapporté de Hainan. «*C'est une héroïne populaire*, nous explique notre guide; *elle n'existait pas dans l'histoire impériale officielle*». C'est donc la République populaire qui l'a exhumée et honorée d'une effigie.

D'un côté CiXi, le Palais d'Etat et les Tombeaux de l'Est; de l'autre, une fileuse, humble statue qui s'empoussière dans une salle du Musée d'histoire nationale. Les régimes secrètent leurs héros, reflète où tremble encore quelque chose d'une vérité. ■

Catherine Dubuis

LA SUISSE ET L'EUROPE

D'une norme à l'autre

(jg) L'AIESEL (Association internationale des étudiants en sciences économiques) vient de publier les actes d'un colloque tenu à Lausanne en décembre 1987 consacré aux «implications sur l'économie suisse des effets du marché unique européen».

Les bénéfices de la différence

Comme toujours, il y a à boire et à manger dans ce genre de colloques. Si les représentants d'organisations officielles y tiennent des propos neutres et prudents, il n'en va pas forcément de même pour les universitaires. L'exposé de M^{me} Curzon Price de l'Institut universitaire d'études européennes est à cet égard particulièrement décapant et intéressant.

Nous en retenons l'idée qu'il n'est pas nécessairement avantageux pour la Suisse de rechercher une harmonisation avec les réglementations de la Communauté: selon l'auteur, c'est la différenciation entre la Suisse et ses partenaires qui est à la racine de notre prospérité. En gardant sa spécificité, la Suisse maintient au cœur du continent des déséquilibres favorables aux échanges et donc à la prospérité économique. Cette thèse recouvre celle des défenseurs de la sévérité des normes anti-pollution helvétiques face au laxisme de la politique communautaire. Cet écart est une chance pour l'industrie suisse, lui permettant d'acquérir une avance sur ses concurrents dans les techniques anti-pollution pour le jour où les normes de la CE deviendront plus sévères.

Une autre idée forte de M^{me} Curzon Price est de considérer que l'Europe ne se fera qu'en abandonnant l'idée d'une harmonisation des règlements. Il ne faut pas définir des normes européennes, mais admettre qu'un produit pourrait circuler librement en Europe, à condition qu'il respecte les normes de son pays d'origine. Dans ce cas, la Suisse devrait elle aussi s'aligner et accepter des produits grecs aux normes grecques ou danois aux normes danoises. Loin de conduire à une uniformisation, une telle

politique, qui figure d'ailleurs en filigrane dans le désormais célèbre Livre blanc, provoquerait une augmentation des différences et des spécificités.

Le poids du plus fort

Il est une hypothèse que M^{me} Curzon Price n'évoque pas, c'est celle de la gigantesque pagaille qui pourrait résulter de l'application d'une telle politique. Par contre, elle signale que c'est le marché qui déterminerait la meilleure norme et qui finirait par imposer une par groupe de produits. On sait bien que c'est généralement la puissance économique dominante qui impose ses normes et que ce n'est pas forcément la situation la plus saine. On peut rappeler en passant que les normes DIN, que nous trouvons sans cesse dans notre vie quotidienne, sont les *Deutsche Industrie Normen* et que l'alignement sur l'Allemagne a sans doute été une condition de survie pour de nombreux secteurs de notre économie.

La vision de M^{me} Curzon Price est basée sur son étude du processus de... normalisation des normes actuellement en cours à Bruxelles.

La CE parvient aujourd'hui à unifier une dizaine de normes par année, alors qu'il faudrait en harmoniser plusieurs milliers pour parvenir au grand marché promis pour 1993. Il faut d'ailleurs remarquer que les participants au colloque se montrent tous plutôt optimistes au sujet de la position de la Suisse après l'instauration du marché unique. Au vrai, c'est sa réalisation qui soulève un certain scepticisme, que ce soit dans les propos des représentants de l'Association suisse des banquiers, de l'industrie pharmaceutique, voire chez Bénédict de Tschanner, ambassadeur suisse à Bruxelles.

Il est sans doute vrai que la Suisse ne connaîtra pas trop de problèmes en 1993. Mais regarder avec un certain dédain les efforts d'autrui et s'imaginer que l'on arrivera toujours à s'adapter n'est pas la meilleure façon de préparer l'avenir. ■

DP Domaine Public

Rédacteur responsable:

Jean-Daniel Delley (jd)

Rédacteur: Pierre Imhof (pi)

Ont également collaboré à ce numéro:

Jean-Pierre Bossy

François Brutsch

Jean-Daniel Delley (jd)

André Gavillet (ag)

Jacques Guyaz (jg)

Yvette Jaggi

Charles-F. Pochon (cfp)

Points de vue:

Catherine Dubuis, Eric Baier

Abonnement:

65 francs pour une année

Administration, rédaction:

Saint Pierre 1, case postale 2612

1002 Lausanne - CCP: 10-155279

Téléphone: 021 22 69 10

Téléfax: 021 22 80 40

Composition et maquette:

Liliane Berthoud,

Pierre Imhof, Gary Walker

Impression:

Imprimerie des Arts et Métiers SA

La diplomatie du paralytique

Une fois n'est pas coutume, je propose d'analyser le rapport du Conseil fédéral sur la position de la Suisse dans le processus d'intégration européenne comme on pourrait le faire d'une œuvre romanesque ou d'un essai littéraire. Confusion des plans, certes, mais confusion maîtrisée et significative si elle peut révéler que derrière les deux cents pages administratives et politiques se joue le rêve que la Suisse entretient avec elle-même depuis son origine.

Quelle est la substance même de l'identité helvétique à travers les siècles? Un pays essentiellement construit sur la diversité des cultures, sur les particularismes, où chacun respecte si formellement son voisin au point d'avoir imaginé la subtile construction idéologique de la «démocratie de concordance», seul moyen politique d'éviter le déchirement du pays, comme ce fut le cas lors de la guerre du Sonderbund.

Or, la «démocratie de concordance» se reconnaît à un style littéraire. Les événements mondiaux (évolution de l'économie mondiale depuis 1945), les événements européens (processus d'intégration), les événements suisses (politique étrangère et politique économique extérieure), tout cela est décrit de façon impersonnelle et distante par ce *narrateur privilégié* qu'est le Conseil fédéral. Comme c'était le cas dans le théâtre antique pour le chœur, le Conseil fédéral n'est pas un acteur, il n'est pas sur la scène, il est quelque part témoin du drame.

Ceci dit, le récit narratif ne saurait progresser s'il ne mettait en scène des héros, du moins des acteurs. Ceux-ci ne manquent pas dans le rapport du Conseil fédéral, ils ont pour nom: communauté des Six, communauté des Douze, AELE, et même la Suisse, les banques, les assurances ou les paysans.

Mais voilà, ce qui est en cause, dans ce rapport sur l'intégration européenne, c'est à terme l'existence même de la Suisse. Le Conseil fédéral le sait et le dit: «L'intégration plus poussée de la CE comporte aussi le risque que ceux qui sont restés à l'extérieur soient désavantagés.» (p. 320) Euphémisme prudent que ce «désavantagés». Dès lors, la position du narrateur privilégié

n'est plus tenable pour le Conseil fédéral. Il doit entrer dans le récit où se joue le destin de la Suisse. Et c'est ce qu'il fait à la page 325 du rapport en affirmant: «C'est pourquoi l'adhésion n'est pas le but de l'approfondissement de nos relations avec la Communauté.»

En passant toutefois de la position de narrateur privilégié à celle d'acteur engagé sur la scène politique, le Conseil fédéral n'a pas les mains libres. Il doit maintenir le passé, il doit protéger l'essence même du pays, le rêve que la Suisse entretient avec elle-même; c'est pourquoi il rappelle à bon escient: «Le Conseil fédéral sait combien la neutralité a des racines profondes dans l'histoire et dans la conscience nationale et quelle est sa valeur en tant que moyen de sauvegarder l'indépendance et les intérêts du pays.» (p. 321) En définitive et à cause de la «démocratie de concordance», le Conseil fédéral ne fait qu'une entrée fictive sur la scène politique, les dés de ce changement de ton étant pipés d'avance.

Depuis le Congrès de Vienne en 1815, la diplomatie suisse connaît par le menu ce «syndrome de la paralysie». Voici ce qu'en dit William Martin dans son *Histoire de la Suisse* (p. 208): «Le prince de Metternich fut surtout aidé par les hésitations des autorités fédérales..., par les rivalités des autorités civiles et militaires, en un mot, par une nouvelle attaque de cette paralysie morale, qui a si souvent frappé les Suisses dans les moments graves de leur histoire.»

Même si le Conseil fédéral semble prendre à bras le corps dans son rapport le problème de la Suisse et de l'Europe en disant non à l'adhésion, on sent surtout à l'horizon de ce récit l'extraordinaire pression de la «démocratie de concordance». En effet, le propre de la diplomatie helvétique depuis plus d'un siècle est de devoir parler d'une seule voix tout en représentant un arpegge de tonalités différentes et contradictoires. La diversité interne a évidemment pour corollaire la paralysie diplomatique extérieure, à moins que le remède inespéré ne soit le postulat de l'universalité des relations extérieures de la Suisse, potion magique qui met tout le monde d'accord sans faire de choix.

Eric Baier

(pi) Il faut féliciter Claude Torracinta et son équipe pour leur émission «320 millions d'Européens, et nous? et nous? et nous?» (Télévision romande, mercredi 5 octobre): la présentation sur petit écran, la mise en images d'un thème peu spectaculaire au sens visuel du terme était réussie. A travers les différents chapitres, les téléspectateurs auront compris que l'Europe était plus qu'une aventure un peu folle; elle devient réalité, chaque jour un peu plus, même si tout ne sera pas — et de loin — mis en place pour le 1^{er} janvier 1993.

TV et CE

Cette qualité dans l'illustration nous fait d'autant plus regretter le ton propagandiste du propos. Difficile, après les nonante minutes d'émission, de ne pas se dire: «c'est l'adhésion ou le chaos». Et pourtant, il n'y a pas de miracle européen. A propos de l'agriculture par exemple, l'intéressant reportage sur les tomates hollandaises, produites hors-sol et sous serre, nous a prouvé que la CE n'avait pas résolu le problème. On aurait souhaité que des questions critiques soient posées: est-il cohérent d'alimenter des fonds structurels en faveur des pays les moins favorisés si, en même temps, on concurrence leurs productions traditionnelles par le recours à des agents énergétiques polluants? est-ce vraiment un gain de remplacer des pesticides par du mazout, utilisé pour le chauffage des serres? DP a prouvé qu'il était ouvert à l'Europe. Pas question donc de s'appuyer sur les mauvais côtés pour repousser une adhésion. Mais il n'est guère honnête non plus de les taire pour asseoir son propos.