

Domaine Public DP

1032

JAA
1002 Lausanne

Des présidents prudents

Deux présidents de partis gouvernementaux craignaient de s'encoupler dans les traverses pendant le débat sur les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA).

Franz Steinegger, président du parti radical, habite ce petit canton, cette vallée faudrait-il dire, par lequel sont passés 538 000 camions en 1989. Alors que son parti n'a rien a priori contre ce mode de transport, les Uranais ont dit oui au début du mois à plus de quatre contre un à l'Initiative des Alpes (DP 1030). En tant que radical, il se devait de rejeter les demandes des écologistes qui souhaitent réduire globalement les charges sur l'environnement, notamment par une stricte limitation du trafic routier de transit. Mais en tant qu'habitant de Flüelen, il aurait parfaitement pu se rallier à cette proposition des Verts. Ce qui n'aurait pour lui pas constitué une alliance contre nature, puisque les radicaux uranais soutenaient l'Initiative des Alpes lancée par la gauche et les verts. Franz Steinegger s'en est sorti en parvenant à faire accepter par le Conseil un texte — moins contraignant que celui des écologistes — qui précise que la NLFA doit contribuer à réduire globalement la charge sur l'environnement dans les Alpes.

Le Valaisan Peter Bodenmann, président du parti socialiste, devait lui aussi jongler entre les intérêts de son canton, qui avait présenté une proposition de double sortie sur le versant sud du Lötschberg, ceux de son parti, qui s'est déclaré en faveur d'une adhésion à la Communauté européenne tout en maintenant les restrictions actuelles imposées au trafic des poids lourds,

et ceux du comité de l'Initiative des Alpes dont il est membre. Et si la réalisation des NLFA semble être le corollaire de l'interdiction qui serait faite aux camions de transiter par la Suisse, au cas où cette initiative était acceptée, au niveau fédéral cette fois, ses géniteurs sont loin d'être acquis à la construction sans condition de nouveaux tunnels, même ferroviaires, tels qu'ils ont été adoptés par le Conseil national. Peter Bodenmann s'en est sorti par une pirouette qui a surpris jusqu'à ses collègues de parti, qu'il n'avait pas consultés: il a menacé, usant de son influence présidentielle, de soutenir ou de lancer un référendum contre les NLFA si des mesures d'accompagnement n'étaient pas décidées...

Ces positions d'équilibriste illustrent les difficultés d'une telle décision pour la Suisse qui souhaite s'en tenir à sa ligne politique en matière de protection de sa population et de son environnement et qui doit négocier avec un géant pesant, en nombre d'habitants, cinquante fois plus qu'elle. Sans partager le pessimisme de Laurent Rebeaud (*lire son article en page 3*), nous considérons que le vrai travail va commencer: faire en sorte que ces tunnels soient les facteurs d'une amélioration globale des conditions de vie le long des axes de transit suisses et européens, et non pas des instruments supplémentaires à disposition de la Communauté européenne pour retarder de quelques années encore l'adoption par elle d'une politique cohérente des transports.

PI

DEUX TUNNELS

Pour qui et pour quoi ?

(pi) Si le Conseil des Etats suit la décision du National, ce qui semble acquis, nous allons construire deux nouveaux tunnels ferroviaires sans bien savoir quoi passera dedans... Décision courante dans le domaine des transports: s'est-on jamais demandé, avant de construire une autoroute, si les trajets qu'elle rendait possibles étaient bien utiles ? Nous considé-

rons la mobilité comme profitable en soi et les nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes ont été décidées conformément à ce principe. Tout ce que nous savons, c'est que les trois quarts des camions franchissant le Gothard sont chargés d'«articles manufacturés en métal, machines, autres produits manufacturés», que les «denrées alimentaires et

d'agrément», celles dont on nous dit que le transport est vital pour les pays du Sud de l'Europe, ne représentent qu'une tonne sur quatorze en transit, tous modes de transport confondus, et que plus d'un camion sur cinq traverse les Alpes à vide. Il faudra tout de même que nous nous interroguions un jour sur la légèreté avec laquelle nous répondons aux demandes enregistrées en matière de déplacements. Il faut certes que les Danois puissent équiper leurs salles de bain avec des robinets au design italien, mais est-il vraiment nécessaire que ces robinets soient fabriqués en Italie plutôt que sous licence dans un pays nordique ? L'économie d'échelle réalisée par la division du travail compense-t-elle les nuisances que les transports ainsi induits provoquent ? Et le système de gestion «just in time», où les stocks sont au maximum limités, permet certes aux entreprises de réduire leurs frais de stockage; mais ces entreprises ne se reposent-elles pas ensuite sur l'Etat en lui demandant de construire les infrastructures indispensables au transport rapide des marchandises entre leur lieu de production et celui de leur consommation ? Impossible pour l'instant de répondre à ces questions par manque de données.

Bruxelles évolue... lentement

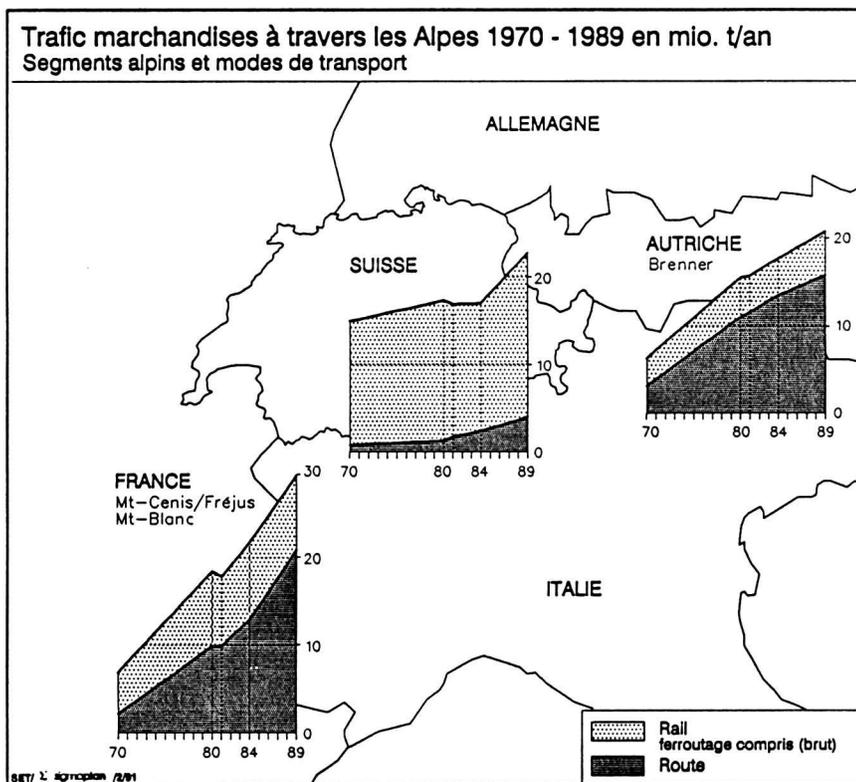
Mais il est des décisions politiques qu'il faut parfois prendre sans connaître tout ce que nous voudrions savoir: «Gouverner, c'est prévoir». Et certaines décisions ou certains discours laissent espérer une sensibilité nouvelle de la part de la Communauté. Des décisions de principe ont été prises pour que le trafic lourd soit plus fortement taxé, pour mieux tenir compte des nuisances et des dégâts qu'il provoque, pas seulement aux routes, mais aussi à l'environnement. Le principe du transport combiné et le recours aux grands conteneurs semblent aussi avoir séduit la Communauté. Des terminaux sont soit en construction, soit à l'état de projet. Le tunnel sous la Manche est d'ailleurs ferroviaire, et non routier. Mais ne nous leurrions pas: la puissance des lobbies routiers nationaux est telle qu'il faudra encore un certain temps pour que nous passions du principe à l'application.

La décision du Conseil national était pourtant la seule réponse possible aux sollicitation et aux pressions de Bruxelles pour que la Suisse prenne part plus

activement aux échanges de marchandises intra-communautaires. Un refus nous aurait conduit sur la voie de l'isolation, ce que nous ne souhaitons pas. Et nous pouvons considérer que nos partenaires ont déjà fait de grands pas dans notre direction, même s'ils n'en ont pas fait autant que nous l'aurions souhaité, pour que le marché ne soit pas de dupes.

Cette décision prise ne nous autorise pas pour autant à croire notre mission accomplie, car il manque encore à l'Europe communautaire une politique globale et cohérente des transports. Et la Suisse peut, d'une manière ou d'une autre, contribuer à son élaboration. Quant aux

pressions actuelles, la marge de manœuvre est étroite, tout changement législatif risquant d'être rejeté en votation populaire. Or les NLFA ne seront opérationnelles que d'ici 2005 à 2010, et en attendant le trafic va continuer de croître. Si nous pouvons entrer en matière sur d'autres demandes de la Communauté, nous pouvons aussi considérer que nous remplissons notre mission: d'ici à 1994, grâce à des crédits de plus d'un milliard de francs qui se concrétisent par des aménagements ponctuels et la construction de septante-cinq locomotives, la capacité du rail pour le trafic combiné aura triplé. ■



Nous avons souvent vu ces temps dans la presse des graphiques nous montrant deux énormes traits contournant la Suisse par l'est et par l'ouest, et un minuscule trait la traversant: c'était l'illustration du trafic routier marchandise entre le nord et le sud de la Communauté. Pour illustrer la part de chaque pays au trafic de transit, nous préférons le graphique ci-dessus: si la part de la Suisse dans le transit routier est effectivement minime, notre pays se

rattrape avec une capacité ferroviaire importante, qui va considérablement augmenter d'ici à 1994 dans un premier temps, puis ensuite avec la réalisation des nouvelles transversales alpines. Qu'une partie du trafic routier contourne la Suisse à cause des normes restrictives en matière de trafic lourd, c'est certain. Mais on ne saurait nous reprocher d'avoir préféré développer le rail plutôt que la route pour le transport des marchandises.

L'embrouille transalpine

Ne dites plus «On nous mène en bateau», mais «On nous mène en train». Le projet de nouvelle transversale ferroviaire alpine, tel qu'approuvé par une écrasante majorité du Conseil national fouettée par le fougueux Adolf Ogi, relève du conte surréaliste et du compte à dormir debout. Sous prétexte de solidarité européenne, de foi en l'avenir ou d'enthousiasme cheminot, la Suisse officielle avale, cautionne et distille une formidable opération d'aveuglement volontaire.

Hypocrisie officielle

La méthode du Conseil fédéral, suivie en la circonstance par la majorité du Parlement, consiste à présenter la nouvelle transversale comme la grande œuvre de la Suisse de l'entre-deux-siècles. Et de tirer à l'avance un bilan positif pour l'économie, pour l'écologie et pour la fierté nationale, tout en refusant de s'en donner les moyens.

L'hypocrisie officielle suinte à chaque page du message du Conseil fédéral aux Chambres. Quelques citations. Page 25: «(La nouvelle artère) est écologiquement acceptable si elle remplit plusieurs conditions: provoquer le transfert au rail du trafic routier, en particulier sur de longues distances; ménager le paysage et les sites; réduire globalement les nuisances infligées à l'environnement.» Page 27: «(La nouvelle ligne) apporte à la politique suisse des transports une amélioration du bilan écologique.»

En réalité, les autorités ont tout en main pour savoir que le bilan écologique sera négatif. Une augmentation globale du trafic de transit nord-sud est probable, mais rien ne garantit une réduction des nuisances routières. Quant aux paysages et aux sites, les gouvernements uranais et valaisans ont proposé des solutions pour limiter les dégâts au portail nord du Gothard et au portail sud du Lötschberg. Solutions refusées pour des raisons financières.

En fait, la majorité parlementaire sait pertinemment que le bilan écologi-

que sera négatif. Elle l'accepte et elle s'en moque. Sans quoi elle aurait donné satisfaction aux requêtes d'Uri et du Valais. Elle aurait surtout approuvé les amendements prévoyant des mesures propres à garantir le transfert du trafic marchandise de la route au rail, et à assurer au moins la non-aggravation des nuisances actuelles. Hélas, le bon président PDC de la commission parlementaire, Paul Zbinden, l'a dit tout crûment: vouloir exiger les moyens d'un bilan écologique favorable, c'est rendre le projet irréalisable. Parce qu'il ne serait pas rentable.

On connaît la motivation politique de cette opération: il s'agit d'offrir à la Communauté européenne un gage de notre dévouement au transit alpin, pour calmer la revendication communautaire d'un «corridor» ouvert aux poids lourds de 40 tonnes. Cette revendication est elle-même liée à des calculs délirants prévoyant un doublement du trafic transalpin dans les vingt ans qui viennent.

Croissance jusqu'où ?

Le fond du problème est dans cette prévision. Comment peut-on spéculer sur un doublement du trafic, à l'heure où tous les indicateurs écologiques mondiaux nous pressent de réduire notre consommation d'énergie ? Le Conseil fédéral, hélas, spéculé d'aussi bon cœur que les transporteurs hollandais ou italiens. «L'Europe se construit par les transports», proclame Adolf Ogi, tout illuminé d'enthousiasme. Drôle de mythologie. A partir d'une certaine dose, les transports pourraient aussi détruire l'Europe à force de bruit, de pollution, d'encombrements, de banalisation des paysages, de concentrations industrielles, de ruine des producteurs locaux face aux produits euronormalisés acheminés à tous les coins du continent. Les paysans uranais jugent que la dose critique est déjà dépassée. Même si toutes leurs raisons ne sont pas honorables, ils ont fondamentalement raison.

Et si les prévisions communautaires ne se réalisaient pas ? Ce serait tant mieux pour l'environnement et pour la survie de nos descendants. Mais ce serait ruineux pour la Suisse. Et ce n'est pas là le moindre vice du projet de nouvelle transversale: pour être rentable, l'ouvrage doit pouvoir compter sur le doublement du trafic transalpin. Il faudra donc tout faire pour y attirer un maximum de trains, qu'on s'arracherait, dans cette hypothèse, entre tunnels concurrents du Brenner ou du Mont-Cenis. Quitte à pratiquer le dumping international. D'instruments visant à absorber l'augmentation du trafic, nos tunnels deviendraient des générateurs de trafic.

Transports stupides

Curieusement, peu de gens s'interrogent sur le sens, pour l'Europe, du doublement du trafic nord-sud. Et encore moins sur les coûts écologiques, culturels, sociaux, et économiques à long terme. Heureusement que les Uranais nous y contraignent ! Sans contrainte, sans goulet d'étranglement, l'économie ne trouvera jamais par elle-même les moyens de mettre fin aux transports absurdes. Il est vraisemblable que les capacités actuelles de transit par le rail suffisent largement aux transports réellement utiles à l'Europe. Sans doute la prochaine génération des eurotechnocrates s'en apercevra-t-elle, et se gaussera-t-elle de la croyance naïve des dirigeants actuels dans la possibilité d'une croissance illimitée de la production, de la consommation et des mouvements en tous sens. Elle taxera l'énergie, et inventera des régimes spéciaux de protection pour les petits producteurs locaux menacés de chômage. Avant même que nos beaux tunnels soient amortis. En attendant la prochaine génération, la Suisse ne pourrait-elle pas faire un peu de résistance ? Ce ne serait pas la première fois qu'elle jouerait son rôle européen en s'opposant, sur le passage du Gothard, aux courants dominants du continent. Laurent Rebeaud

L'invité de DP s'exprime librement dans cette tribune. Laurent Rebeaud est conseiller national écologiste.

Densifier la ville

L'Association suisse pour l'aménagement national (ASPAN) a organisé à Genève, le 14 mars, un colloque sur le thème «Milieu urbain: qualité et densité». Philippe Biéler, secrétaire de la section romande de la Fédération suisse des locataires, nous en rapporte quelques réflexions.

La densification est à la mode. Elle permet d'accroître le volume bâti, tout en économisant le sol, ce qui est un objectif louable et même nécessaire. Elle peut toutefois accroître les nuisances: plus d'habitants égale par exemple plus de trafic. Or, certains quartiers sont déjà encombrés, et leurs habitants n'ont qu'une hâte: les quitter en fin de semaine pour rejoindre des zones plus valorisées (nature, air pur, ...). La question de la densification ne peut donc être dissociée de celle de la qualité de l'habitat et de son environnement. En bref, quelle ville voulons-nous ?

● Les conditions

La densité n'est pas qu'une question démographique (nombre d'habitants au kilomètre carré). Elle est aussi économique, sociale et culturelle. Il faut tenir compte des équipements commerciaux, éducatifs et de loisirs, des moyens de transport, des places de travail. Inutile de densifier en habitations un quartier qui n'est déjà qu'un dortoir.

Surtout, la densification doit être compatible avec une certaine qualité du cadre de vie. Si l'on veut éviter la fuite des habitants vers la périphérie des villes et/ou les résidences secondaires, il importe d'accorder une très grande importance à diverses caractéristiques de l'aménagement urbain. Objectif: créer une ville qui appartienne à ses habitants. A prendre en compte:

- les espaces verts, de jeux, de loisirs;
- les nuisances à supprimer: bruit, pollution et surtout trafic automobile;
- un urbanisme qui revalorise la notion de quartier;
- une répartition équilibrée entre habitations et activités.

Par ailleurs, il va sans dire qu'un meilleur statut des locataires contribuerait à améliorer leurs rapports à la ville et à accroître leur sentiment d'appropriation du logement. Je pense en particulier à la sécurité contre les résiliations (un grand pas a été fait avec l'entrée en vigueur du nouveau droit du bail), à la protection

contre les loyers abusifs, aux échanges d'appartements qui devraient être facilités et à une plus grande liberté dans l'utilisation des logements.

● Les moyens

Si les conditions d'une densification sont réunies, c'est-à-dire si le quartier ou l'îlot considéré n'est pas déjà outre mesure encombré, on peut alors envisager les mesures suivantes (dont certaines s'appliqueront mieux aux centres-villes, d'autres aux périphéries, d'autres encore aux zones villas):

1. Il ne faut jamais prévoir une augmentation générale de l'indice d'occupation du sol, sous peine de favoriser sur les parcelles déjà construites la spéculation, les démolitions et les transformations lourdes non souhaitées. La densification passe donc par des moyens extrêmement fins et diversifiés qui doivent prendre en compte la spécificité de chaque terrain.

2. L'un des moyens simples et efficaces de favoriser une densification de l'habitat consiste à maintenir l'habitat existant. C'est tout simple; pourtant les bureaux, beaucoup plus rentables, envahissent les centres-villes et supplantent de nombreux logements. Il y a donc lieu d'intervenir de manière très rigoureuse contre les changements d'affectation. On peut aussi prévoir dans les plans d'aménagement des quotas minimaux de surfaces destinées à l'habitat.

3. Il convient par ailleurs de mieux utiliser les bâtiments existants. Combien de personnes âgées vivent dans des logements devenus trop grands, alors que juste à côté des familles sont à l'étroit ? Parfois, il peut aussi être intéressant d'utiliser les combles: certains estiment à 15% les réserves disponibles par rapport à l'ensemble des surfaces de planchers existantes en Suisse. Il faut toutefois noter que ces agrandissements se font presque toujours au détriment des

autres habitants de l'immeuble qui, en particulier, y perdent leurs greniers. Enfin, il y aura peut-être lieu d'envisager un jour des mesures tendant à limiter la sous-occupation de certains logements (taxe sur la surface habitable, frein aux résidences secondaires, voire taux d'occupation minimal).

4. Les réserves de zones à bâtir représentent entre 30 et 70% des surfaces classées en zone à bâtir, selon les régions. C'est le problème du non-équipement (trois quarts des réserves) et de la thésaurisation. Celle-ci a parfois lieu pour de bonnes raisons. Très souvent toutefois, elle n'a que des motifs spéculatifs et elle entrave un développement harmonieux et conforme aux plans d'aménagement. Obligation d'équiper, sanction en cas de non-construction ou même droit d'expropriation, telles sont les mesures à envisager. Un arrêté fédéral est dans l'air, mais il paraît bien timide: en cas de négligence de la collectivité, le propriétaire pourrait procéder lui-même, à ses propres frais, à l'équipement de la zone.

5. Si les qualités urbanistiques du quartier considéré le permettent, ou le rendent nécessaire, il y a lieu de prévoir la construction d'immeubles supplémentaires. Dans certains cas, ces constructions nouvelles peuvent même rendre d'utiles services, en protégeant par exemple un quartier ou un îlot contre le bruit.

6. Enfin, il faut de toute évidence envisager la densification des zones villas (à Genève par exemple, celles-ci représentent 50% de la zone à bâtir; or, 10% seulement de la population y vit). A cet effet, on peut envisager une augmentation des indices d'occupation du sol, des indices minimaux, des distances et/ou surfaces maximales, ou encore un ordre de construction contigu.

● Les mesures d'accompagnement

Toute mesure de densification change le caractère et l'identité du quartier, les rapports de voisinage et l'image vécue par les habitants. Il est donc essentiel d'associer ces derniers dès le début aux projets. Comme dans toute mesure d'aménagement du territoire, la participation des personnes concernées me paraît essentielle. Elle permet d'accroître leur sentiment d'appartenance au lieu

qu'elles habitent. Elle permet aussi de compenser l'influence des propriétaires fonciers. Cette participation ne doit bien évidemment pas se limiter à une consultation en bout de course (mise à l'enquête ou votation). Elle implique que les autorités publiques acceptent d'informer les habitants et surtout de les écouter, de tenir compte de leurs avis. Et ceci dès les premiers processus d'élaboration et de décision des projets.

D'autre part, toute mesure de densification décidée par une autorité créée par la force des choses une plus-value en faveur des parcelles concernées. A qui doit profiter l'augmentation du prix des terrains qui en résultera ? Il n'y a aucune raison que le propriétaire foncier en soit

le seul bénéficiaire. La loi fédérale sur l'aménagement du territoire prévoit la possibilité pour les cantons de prélever cette plus-value. A ce jour malheureusement, seuls Neuchâtel et Bâle-Ville en ont fait usage. Mais indépendamment de cette disposition légale, toute collectivité publique peut sans autre négocier une densité accrue en échange d'une contre-partie d'intérêt public. Ainsi, on peut imaginer de fixer un quota de logements, ou même de logements sociaux, d'imposer des espaces verts ou encore d'obtenir la cession d'une partie du terrain à la commune elle-même. C'est alors la collectivité publique qui profite de la plus-value, ce qui paraît logique.

Philippe Biéler

re les capitaux qu'il amoncelle, les provisions des sociétés et l'épargne des ménages.

Pour la première fois, en 1988, l'épargne des ménages est devenue le poste le plus fort de tous.

La tendance s'est confirmée en 1989, ce qui donne le tableau suivant qui marque en comparaison avec 1985 l'étonnante progression de l'épargne des ménages (voir aussi le graphique):

	1985	1989
	en milliards	
Epargne des assurances sociales	13,8	18,7
Epargne des sociétés	16,4	19,1
Epargne des ménages	8,4	21,0

Comment peut-on prétendre, au vu de tels chiffres, qu'il faut, par des mesures fiscales, encourager l'épargne des ménages ? Elle se porte bien, toute seule. Merci !

L'épargne de la nation était en 1989 supérieure aux investissements suisses qui se sont montés à 86 milliards. Nous avons donc disposés de 12 milliards pour financer les investissements étrangers. L'épargne helvétique n'est pas insuffisante, elle dégage au contraire un surplus exportable.

Qui épargne ?

La comptabilité nationale, dans sa méthode, dégage pour l'épargne une donnée fiable, mais résiduelle. Elle ne donne donc aucune indication sur les épargnants. En ce domaine, la pauvreté statistique est affligeante. Mais les travaux entrepris par les chercheurs permettent d'attester que l'épargne chute fortement dès la naissance du premier enfant et encore plus du second. Elle subsiste en revanche dans les couples qui ont trois enfants, ce qui peut étonner, sauf si l'on observe la forte corrélation entre les revenus élevés et le troisième enfant.

Une société qui a peu d'enfants a une capacité d'épargne renforcée ! Moins elle investit dans la vie, plus elle peut investir dans la pierre.

On sait aussi que la population âgée, où la répartition de la fortune est particulièrement inégale, continue à épargner fortement. Autre paradoxe.

Les chiffres spectaculaires dissimulent sous leur masse contradictions et inégalités ■

ÉCONOMIE

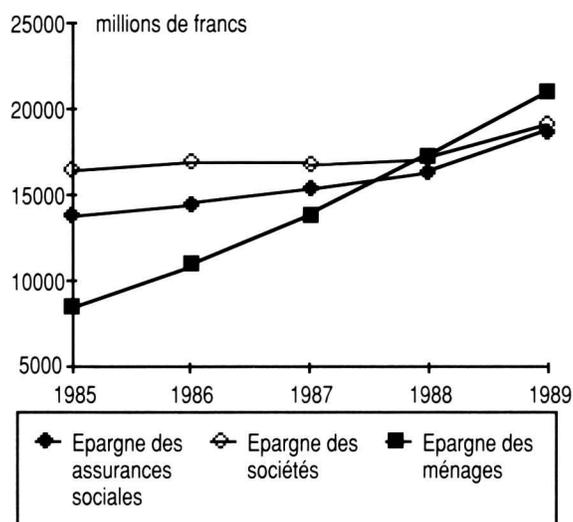
La prodigieuse et inégale épargne

(ag) Les idées reçues sur l'épargne sont un exemple type de la désinformation. Les banquiers, lorsqu'ils sont pris en

flagrant délit de mauvaise gestion, ayant prêté à long terme plus d'argent qu'ils n'en avaient reçu, diagnostiquent une

insuffisance d'épargne. Les anti-fiscalistes décrètent que pour soigner le mal, il faut ne plus imposer l'épargne. Tous ils crient: l'épargne, l'épargne, comme un médecin de Molière. En fait, l'épargne suisse est d'une importance exceptionnelle. Au niveau national, elle a atteint, en 1989, 98,5 milliards, auxquels contribuent les sociétés pour la moitié (amortissements et provisions), l'Etat, les assurances sociales et les ménages. C'est le 30% du produit national brut. Un record international. Mais prenons les trois sources véritables de liquidités nouvelles: celle des assurances sociales et notamment le second pilier, dont on aime à décri-

Evolution de l'épargne



Ce graphique nous montre bien que, contrairement à une idée reçue, propagée notamment par les publicités de l'Association suisse des banquiers, l'épargne n'est pas en baisse, qu'il s'agisse de celle des assurances, des entreprises, ou des ménages; l'augmentation de l'épargne de ces derniers est même spectaculaire, alors qu'ils contribuent largement à l'épargne des assurances sociales par le biais de la prévoyance professionnelle.

Tempête dans un bénitier

Ce qui vaut particulièrement dans le livre de Goeldlin (*La Planète des victimes*), ce sont les petites notations précises ou l'exposé de cas particuliers — qui ont ceci de remarquable qu'ils ne sont pas particuliers. Par exemple: «Moyenne d'âge de la population: 16 ans. Espérance de vie: 41 ans.» Nous sommes en Angola.

Ou encore cette présentation d'un couple de lépreux: «Un couple au bout de sa destinée représente la détresse intégrale. Tous deux sont privés de leurs doigts et de leurs pieds. Chaque pas doit représenter une souffrance: pas une plainte, un courage terrible. La femme voit encore...»

Raoul Follereau disait qu'avec le prix de deux bombardiers — un américain et un russe — il se faisait fort de porter secours à tous les lépreux... Appel non entendu, apparemment.

Ou encore le cas de Madame Vy Chang, mère d'une famille de réfugiés Khmers, qui s'est trouvée séparée des siens, lesquels ignorent si elle est encore vivante... Intervention le 5 avril 1900 et tant de citoyens américains de Dowell, Illinois, demandant qu'on entreprenne des recherches. Mémo de la Croix-Rouge internationale du 29 avril, demandant à son représentant local de faire le nécessaire. Réponse le 8 mai de celui-ci, qui est parvenu à localiser Madame Vy Chang... Treize mois et demi plus tard, le 31 mars, les citoyens bien intentionnés de Dowell informaient la délégation du CICR à Bangkok «qu'ils entreprenaient des démarches pour que Madame Vy Chang, après qu'à l'âge de 68 ans elle ait survécu à d'indicibles horreurs durant l'holocauste au Cambodge» puisse venir rejoindre les siens aux USA. Transfert approuvé le 1^{er} mai. «Vy Chang prit l'avion pour New York le 23 juillet, deux ans, trois mois et 18 jours après la première démarche»

Je me disais: à quoi bon ? Et puis je me remémorais l'histoire que raconte Selma Lagerlöf, d'un petit rouge-gorge qui assiste horrifié à la Crucifixion. Rassemble tout son courage, va se poser au sommet de la croix et arrache une épine de la couronne du Seigneur — c'est tout ce qu'il peut faire, mais il le fait.

Malheureusement, tout le monde ne fait

pas la même lecture des Evangiles... Dans la *Feuille paroissiale* de la paroisse de La Sallaz, de mars 91, Monsieur Serge Fornerod cite l'évangile de Marc: «Elles sortirent et s'enfuirent loin du tombeau, car elles étaient toutes tremblantes et bouleversées; et elles ne dirent rien à personne, car elles avaient peur...» (Marc 16 : 8).

Commentaire de M. Fornerod: «C'est ainsi que s'achève le premier évangile. Curieuse proclamation de la résurrection !» Les bras m'en tombent ! Indépendamment du fait que traditionnellement, on parle de Marc comme du deuxième évangéliste, le seizième et dernier chapitre comporte 20 versets. Le huitième verset présenté comme ache-

BLANCHIMENT

Nouveaux produits

(ag) Promesse tenue: des questions étaient restées en suspens lorsque les Chambres ont adopté les nouvelles normes pénales réprimant le blanchiment. Arnold Koller avait annoncé qu'il désirait en approfondir l'étude. Chose faite, dans un bon temps. A ranger dans cette catégorie, deux des quatre propositions nouvelles: la confiscation de l'argent blanchi et la possibilité d'infliger une sanction, non seulement à des personnes physiques, mais aussi à des sociétés.

Les deux autres propositions posent des questions plus délicates. D'abord, celle qui concerne l'association de malfaiteurs. Cette notion est reconnue par la plupart des Etats voisins. Le Conseil fédéral, lors de la révision du Code pénal destinée à mieux réprimer le terrorisme, l'avait proposé aux Chambres, s'en remettant à l'appréciation des parlementaires. Craignant les dérapages politiques, et l'activisme de M. Furgler ne rassurant pas, les chambres avaient écarté cette norme. Mais elle joue un rôle essentiel en matière d'extradition. Il est donc vraisemblable que cette fois-ci les parlementaires accepteront d'entrer en matière. Pourtant c'est un sujet délicat et les plus grands scrupules juridiques restent de mise.

La quatrième mesure libère les banquiers du secret. Il seront désormais autorisés à

vant l'évangile, est donc suivi de douze autres: «Etant ressuscité le matin du premier jour après le Sabbat, il apparut premièrement à Marie-Madeleine...» etc. Je pensais cette fois à Montesquieu parlant des Ecritures: «C'est un Pais où les hommes de toutes les Sectes font des descentes et vont comme au pillage; c'est un champ de bataille où les Nations ennemies qui se rencontrent livrent bien des combats où l'on s'attaque, où l'on s'escarmouche de bien des manières.» (*Lettres persanes CXXVIII*)

Mais ceci n'est qu'innocente plaisanterie au prix de l'ignominie que se permet — une fois de plus — *Le Matin*, en publiant un dessin de Barrigue, montrant un fonctionnaire annonçant à Shamir que «Baker souhaite rencontrer des Palestiniens» et s'attirant la réponse: «Qu'il passe à la morgue !» — Julius Streicher eût approuvé. ■

dénoncer à l'autorité judiciaire des opérations suspectes.

Cette possibilité de saisir le juge est une des quarante propositions présentées par le Groupe d'action financière sur le blanchiment des capitaux (GAFI) qui s'est réuni à Paris le 7 février 1990 et qui réunissait quinze pays, dont la Suisse. C'était la proposition 16, qui laissait le choix entre deux solutions. Devoir de dénoncer ou droit de dénoncer.

Le Conseil fédéral en a pris connaissance le 29 mars 1990 et il signifié au G-15 qu'il l'avait approuvée. Là aussi le suivi été rapide.

Le Conseil fédéral a choisi la solution la moins contraignante: le droit de dénoncer. Quel usage les banques en feront-elles ? En Angleterre, le chiffre annuel se monte actuellement à 3000 dénonciations. On peut douter que les banques suisses feront preuve du même zèle. Pourtant, en ce domaine, c'est la réputation d'intransigeance qui éloigne les blanchisseurs. Seulement, très vite, on constate que l'argent noir ne se distingue plus de l'argent gris... Et l'argent gris demeure, lui, protégé.

Ces quatre propositions, utiles, ne couvrent pas tout le champ d'application du GAFI. A côté des banques, il y a tous les commerçants de papiers-valeurs, tous les organismes financiers informels.

Le Département fédéral des finances devrait mandater un groupe de travail pour élaborer une loi sur le commerce des titres. Là, on attend encore. ■

Serpent lacustre

(jd) Serpent de mer de la politique genevoise, la traversée de la rade émerge désormais sous la forme d'un pont à la périphérie de la ville, à 2 kilomètres du pont du Mont-Blanc. Il prendrait son envol de la rue de Lausanne, à la hauteur du GATT (ancien BIT), pour atterrir au-delà de Genève-plage puis se prolonger en souterrain pour se raccrocher au réseau routier de la rive gauche sur le plateau de Frontenex.

Cette proposition est le fruit de deux ans d'études entreprises à la suite de l'approbation par le peuple d'une initiative du TCS, qui entendait ainsi relancer un débat latent depuis vingt ans. Ces travaux ont conduit au rejet successif des projets de «petite traversée» (simple dédoublement du pont du Mont-Blanc qui ne résout rien) et de «moyenne traversée urbaine» (dont le coût écologique et les conditions de réalisation pratique sont problématiques) pour proposer cette «moyenne traversée périurbaine».

Dans son argumentation, très charpentée, le groupe d'étude confirme un souci louable d'échapper à la guerre de religion entre les pro-voitures et les pro-transports publics, ou encore les adeptes de la soumission obligatoire à une évolution inéluctable et les partisans du volontarisme pour empêcher cette évolution. C'est ainsi que la traversée de la rade proposée se veut convergente

avec la volonté de réduire fortement le trafic à l'intérieur de l'agglomération (et, moins fortement, à l'échelle du canton) affirmée par le projet de plan de mesures pour lutter contre la pollution de l'air, et avec le projet de doter Genève d'un important réseau de transports publics.

S'il faut une traversée de la rade, la démonstration selon laquelle le projet est d'autant plus favorable que l'on s'éloigne du centre est convaincante; au point que le doute s'insinue: pour anticiper les besoins de demain (en particulier une extension contrôlée de l'agglomération, comme le suggère le projet «500 mètres de ville en plus»), ne faut-il pas aller plus loin encore ?

Reste le problème de fond: une traversée pour 30 000 véhicules par jour mérite-t-elle vraiment un demi-milliard d'investissements ? Et comment le canton se paiera-t-il à la fois cette traversée de

la rade et le rattrapage de l'équipement de l'agglomération en infrastructures lourdes de transports publics ? La tentation d'une «paix des braves» est forte: une traversée de la rade pour le TCS et un réseau de transports publics pour l'AST, tout en recherchant la réduction du trafic au centre et le respect des valeurs limites de l'Ordonnance sur la protection de l'air. Si, pour les politiques, cela peut paraître un troc permettant de sortir d'une impasse dangereuse, pour les contribuables ce sera bien une addition dont il n'est nullement exclu qu'ils refusent chacun des éléments.

Autre difficulté: la traversée de la rade peut certes utilement être insérée dans un dispositif de réduction du trafic dans l'agglomération et de développement des transports publics. Mais quelles sont les garanties qu'une fois réalisée, on n'oubliera pas ces belles intentions ?

Les experts ont fait — remarquablement — leur travail. On attend maintenant des politiques qu'ils expriment autre chose que les réserves timorées d'un Christian Grobet ou la naïveté puérole d'un Jean-Philippe Maitre. ■

EN BREF

Hans Herter, de l'Association des habitants du Laufonnais fidèles à Berne, considère comme indécent le fait que les juges fédéraux qui se sont prononcés sur le rattachement à Bâle — campagne soient en majorité francophone. La déclaration a été rapportée par le *Berner Zeitung* au lendemain du jugement du Tribunal fédéral.

Quelques jours après les officiers zurichois (DP 1031), le parti radical a remercié les USA en allemand pour leur rôle de chef de file dans la libération du Koweït. Une forte phrase pour conclure (traduction): «*Neutralité ne doit pas signifier indifférence.*»

L'Empire austro-hongrois a été dépecé par les vainqueurs de la guerre de

1914-1918. Une reconstitution volontaire entre Etats souverains serait-elle possible ? Le fait est qu'il y a déjà un nom, «Pentagonale», pour des réunions depuis fin 1989 de l'Autriche, la Hongrie, la Tchécoslovaquie, la Yougoslavie et l'Italie.

Savez-vous qu'il y a en Alsace quelques personnes qui parlent le welche, directement issu du bas latin, mais en voie de disparition ? Ce serait, selon *Libération-Europe*, un cousin lointain du rhéto-romanche suisse et du wallon belge.

Pour la deuxième fois la publication des œuvres complètes en allemand de Marx et Engels est menacée. La première fois c'était à l'avènement du nazisme en 1933. Maintenant c'est en raison de la disparition de la RDA. Seuls 43 des 120 volumes ont été publiés.

ici et là

● **Femmes et travail – Enjeux et perspectives de l'activité féminine en Suisse.** Colloque organisé au site universitaire de Lausanne-Dorigny par l'IDHEAP, les 4 et 5 avril. Renseignements: Tél. 021 693 42 92 et 24 89 51.

● **Des droits clairs pour les partenaires lesbiennes et gais,** tel sera le thème du congrès qui se tiendra les 20 et 21 avril à Soleure. Renseignements: HAB, Congrès, case postale 6519, 3001 Berne.

DP Domaine Public

Rédacteur responsable: Jean-Daniel Delley (jd)

Rédacteur: Pierre Imhof (pi)

Ont également collaboré à ce numéro:

Philippe Biéler

Jean-Pierre Bossy (jpb)

François Brutsch (fb)

Jean-Louis Cornuz

André Gavillet (ag)

Jacques Guyot (jg)

Charles-F. Pochon (cfp)

L'invité de DP: Laurent Rebeaud

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

Composition et maquette: Monique Hennin

Pierre Imhof, Françoise Gavillet

Impression: Imprimerie des Arts et Métiers SA, Renens

Grave problème

(pi) Les «Universalbox» sont-elles des mallettes ou des boîtes à outils ? Les «Universalbox», «boîtes à outils en tôle d'acier vernie» en provenance de Hongrie, sont équipées d'une poignée, ce qui a fait pencher les douanes en faveur de la mallette et du tarif n° 4902.1900 à 65 francs les 100 kilos bruts. Mais pour l'importateur, il ne fait aucun doute qu'il s'agit bien de boîtes à outils et que, par conséquent, c'est bien le tarif n° 7326.9033 à 24 francs qui s'applique. Cette question est fort heureusement aujourd'hui partiellement réglée. Après trois ans de procédure devant la Direction d'arrondissement, la Direction générale des douanes, puis enfin auprès de la Commission fédérale de recours en matière de douane, cette dernière donna raison à l'importateur de boîtes à outils, étant donné que «les coffrets en question constituaient des contenants pour conserver et transporter des outils, donc des boîtes à outils et non des valises ou articles similaires».

Mais hélas, comme le précise l'article publié dans la *Revue des douanes* 1/91: «Cet arrêt ne résout cependant pas le problème de la tarification des coffrets analogues en matière plastique. C'est pourquoi la question a été soumise pour décision au Comité du système harmonisé du Conseil de coopération douanière à Bruxelles.»

Nous ne manquerons pas de vous tenir au courant de sa décision. ■

ÉLECTIONS

La défense des intérêts

(jd) Verena Diener, conseillère nationale écologiste, est candidate au Conseil d'Etat zurichois. Comme la plupart des autres prétendants à l'exécutif cantonal, elle mène une campagne personnalisée, indépendante de son parti, en tenant compte du fait que, dans une élection au système majoritaire, la personnalité des candidats joue un rôle déterminant. Un pas que les partis en Suisse romande ont encore de la peine à franchir.

Dans un récent encart publicitaire, la

candidate écologiste se présente comme une représentante d'intérêts: la sauvegarde du milieu naturel, l'air pur, des espaces de loisirs et de détente intacts, une économie respectueuse de l'environnement, l'égalité de chance pour les femmes dans l'économie et dans la société, la justice sociale.

Elle ne cache pas aux lecteurs qu'une campagne électorale exige de l'argent et demande le soutien financier de toutes celles et ceux qui ont les mêmes intérêts. Mais elle précise aussitôt: «*J'ai besoin de beaucoup d'argent maintenant dans le cadre de la campagne électorale, mais plus ensuite. Si vous me soutenez aujourd'hui par un don, je m'engage à vous rembourser toutes les contributions supérieures à 100 francs en cas d'élection. C'est ma garantie pour mon indépendance.*»

Verena Diener fait donc appel au crédit à court terme mais elle refuse de ses partisans un véritable investissement. Ses adversaires seront-ils tentés par le même souci d'indépendance ? On peut en douter quand on sait que certains candidats disposent d'un budget évalué à 500 000 francs. ■

MIGRATIONS

Etre francophone à Bâle

(cjp) Le programme 21 du Fonds national suisse de la recherche scientifique est en cours d'achèvement. Une série de brochures ont paru en attendant les résultats détaillés, et le thème est particulièrement bien choisi en cette année du 700^e anniversaire de la Confédération puisqu'il est intitulé: «Pluralisme culturel et identité politique». Il fera certainement l'objet de nombreuses discussions non seulement des spécialistes, mais aussi de milieux cherchant à mieux discerner la réalité helvétique. C'est ainsi qu'à la récente foire de Bâle, une exposition particulière était consacrée à ces recherches et une partie du stand était intitulée: «Etre francophone à Bâle». Un film vidéo présentait un certain nombre de Romands habitant la ville de Bâle et parlant de leurs expériences linguistiques. C'est une partie de la recherche entreprise sous la direction des professeurs Georges Lüdi, de l'Université de Bâle, et Georges Py, de l'Université de

Neuchâtel, sur le thème des migrations internes et des changements de langue. Première surprise, les Romands allant habiter Bâle après l'âge de 15 ans sont considérés comme des migrants. Osait-on jusqu'ici utiliser ce terme ? Le film vidéo nous montre que le premier contact n'est pas nécessairement facile. Il n'y a pas seulement le changement de domicile qui pose des problèmes, mais aussi le changement de langue et l'usage du dialecte alémanique par beaucoup d'indigènes. En bref, les difficultés sont comparables à celles que rencontrent bon nombre de migrants étrangers. «*Tant pour les Romands que pour les Tessinois, la diglossie alémanique constitue donc un problème*», constate le rapport. Mais, et certains seront surpris, la recherche constate qu'une grande majorité des migrants acquiert et utilise à des degrés divers des éléments de schwyzerdütsch. Il en résulte, en quelque sorte, une perte de l'identité et un certain déracinement, mais aussi un enrichissement culturel. Et citons la dernière phrase de la brochure: «A leur manière, les migrants internes remettent ainsi en question les frontières linguistiques, et aussi mentales, de la Suisse.»

Un questionnaire distribué aux Alémaniques visitant le stand, les incitait à répondre à des questions sur leur attachement linguistique face aux migrants et sur leur ouverture à un changement de domicile impliquant un changement de langue. Cette recherche est en voie d'aboutissement. Elle permettra peut-être de mieux comprendre pourquoi les Romands sont si peu mobiles à l'intérieur du pays — la barrière de la langue n'explique pas tout — alors que l'ouverture sur l'Europe les attire de plus en plus. ■

EFFET D'ANNONCE

Le cycle Cotti

(ag) M. Cotti n'a pas parlé de l'éco-bonus au Salon de l'auto. Il a fait son annonce une semaine plus tard, sans que le projet ait véritablement mûri.

L'annonce prématurée est contre-productive. En revanche six semaines avant la votation du 2 juin, elle va servir d'argument de taille aux adversaires de la TVA, qui dénonceront le cumul réel ou annoncé.

Pour qui donc roule M. Cotti sur son monocycle ? ■