

# Domaine Public

## DP

JAA  
1002 Lausanne

11 juillet 1991 - n° 1046  
Hebdomadaire romand  
Vingt-huitième année

## Patrons et politique

Il fut un temps où les patrons patronaient. Ils s'occupaient de leurs affaires, laissant par ailleurs législateur et fonctionnaires prendre les initiatives dont ils les croyaient encore capables. Désormais, les patrons, enfin certains d'entre eux tout au moins, veulent prendre aussi les affaires publiques en mains. Ce qui, dans leur esprit, amènera automatiquement un «plus» (comme ils disent) à l'Etat, si malmené, le pauvre, tenu à l'écart des courants rafraîchissants du management et du marketing modernes.

Or donc, voilà qu'une demi-douzaine de grands capitaines d'industrie, assistés par autant de professeurs (à la haute-école de Saint-Gall) et de journalistes (de préférence à la NZZ), nous disent en chœur, par la plume de Peter Moser, comment la Suisse doit organiser son économie et ses institutions pour (re)conquérir la compétitivité perdue à l'échelle internationale. Pour la SSR, les patrons ont aussi une solution toute prête: quatorze d'entre eux, dont Ulrich Bremi (président du Conseil national et de Georg Fischer), Robert Jecker (Crédit suisse) et Michael Ringier, publient leur modèle d'organisation, sous forme d'une lettre ouverte à M. Ogi. Les quatorze préconisent la transformation de l'association SSR en une SA d'économie mixte, avec un second programme de TV... identique pour les trois régions linguistiques de Suisse.

Et voilà que les patrons s'avisent qu'ils sont épouvantablement sous-représentés aux Chambres fédérales. A en juger par les cohortes de porte-parole de l'économie inscrit sur les listes alémaniques des partis radical et démo-chrétien, les démissionnaires Peter Spälti (Winterthour assurances) et Felix Auer (Ciba-Geigy) seront au moins remplacés.

Et puisque la politique tente les patrons au point de les pousser à se soumettre au verdict électoral, ils peuvent tout aussi bien se prononcer sur la grande affaire helvétique: la formule magique. Et la considérer comme dépassée, inopérante, génératrice de flou idéologique com-

me d'abstentionnisme civique. Bref, on réentend les «sortistes» socialistes de janvier-février 1984. Mêmes termes, mêmes arguments, mais prémisses inversées: les socialistes n'examinent pas leur éventuel retrait du Conseil fédéral, ce sont les bourgeois qui déclarent vouloir les en chasser. Comme ces mêmes bourgeois considèrent ouvertement l'actuel exécutif fédéral comme le plus faible depuis longtemps, leur critique peut s'expliquer de deux manières: ou bien ils souhaitent épargner aux socialistes de se trouver associés à une débâcle générale; ou bien ils planifient le remplacement de la formule magique par une répartition plus serrée, et donc plus homogène, du Conseil fédéral, avec le cas échéant renversement possible. De fait, les patrons préconisent le gouvernement d'assemblée le plus faible et incohérent qui soit. Voilà qui va dans le sens de l'affaiblissement de l'Etat et de ses institutions.

Dans le même temps, le pouvoir économique ne cesse de se concentrer. La baisse conjoncturelle en cours va se solder par des faillites et des regroupements. Les plus forts ne survivront qu'au prix d'alliances plus ou moins désirées. Et même dans les secteurs traditionnellement peu concentrés (commerce de détail, construction), le processus de rassemblement des forces va s'accélérer encore.

Dans la presse et sa distribution, les grands groupes passent de la domination oligopolistique à la conquête du monopole: Edipresse pour les quotidiens paraissant à Lausanne, Merkur pour les kiosques dans toute la Suisse alémanique et au Tessin. Ce qui n'empêche pas de cogner sur le monopole de la SSR, en oubliant les contraintes auxquelles la concession la soumet.

Affaiblissement du pouvoir politique, concentration du pouvoir économique. Renforcement de Zurich, métropole des affaires, au détriment de Berne, siège de l'autorité politique fédérale. Une double tendance dont le renversement serait l'utopie la plus inattendue du 700°. YJ

# Les droits populaires ne sont pas condamnés

*(jd) Qu'ils soient brandis comme un argument contre tout rapprochement avec l'Europe ou sacrifiés sans regret par les inconditionnels d'une adhésion à la Communauté, les droits populaires sont au centre du débat sur la place de la Suisse dans la construction européenne. Un débat par ailleurs marqué par beaucoup d'idées reçues et d'imprécisions, d'un côté comme de l'autre. D'où l'intérêt de l'étude de Thierry Tanquerel qui examine sans passion et dans le détail l'avenir de la démocratie directe dans le contexte européen.*

Pour le juriste genevois, le choix entre la renonciation aux droits populaires comme prix de notre adhésion et l'isolement de la Suisse pour préserver l'intégrité de nos institutions est une fausse alternative qui repose sur un diagnostic discutable. A «l'alternative du pire», il oppose une approche «plus optimiste et constructive».

Il est bien évident que l'adhésion de la Suisse à la Communauté ou à l'EEE limitera le champ d'exercice des droits populaires. Mais même en l'absence de tout rapprochement institutionnel entre notre pays et la Communauté, le droit européen exercera sur la Suisse une influence de fait considérable. En effet, si nous voulons que notre économie survive, elle devra rayonner au-delà de nos étroites frontières et s'adapter aux normes communautaires: dans ce cas également, même si le champ d'intervention théorique des droits populaires est sauvegardé, il sera de fait limité.

Ce transfert de compétences à une instance supranationale ou cette nécessité vitale d'adaptation «volontaire» vident-ils pour autant de tout contenu les droits d'initiative et de référendum? Le droit européen est directement applicable dans les Etats membres lorsqu'il prend la forme du règlement; dans ce cas, pas de latitude pour l'interprétation et pas de place pour la démocratie directe. Par contre les directives, si elles fixent le but à atteindre, laissent aux Etats membres le choix de la forme et des moyens, donc pour la Suisse l'exercice possible des droits populaires.

L'adhésion à la Communauté ou à l'EEE amputera l'exercice de la démocratie directe d'une partie de son objet. Mais il n'y a pas d'incompatibilité de principe entre le respect des compétences d'un ordre institutionnel supérieur et le fonctionnement d'une démocratie directe vivante. L'exemple des cantons

suisse et de près de la moitié des Etats américains est là pour en témoigner. «On ne saurait raisonnablement prétendre que la France a aujourd'hui moins de compétences propres que la Californie ou le canton de Soleure. Or, dans ces deux entités, il y a à l'évidence du grain à moudre pour la démocratie directe.»

Enfin une adhésion éventuelle élargirait sur certains points le champ matériel des droits populaires. En cas de révisions des traités communautaires par exemple, le corps électoral serait consulté, tout comme sur les demandes de nou-

## Tour de piste

*(ag) La procédure d'évaluation d'un nouvel avion de combat pour l'armée suisse a suivi d'abord une démarche rigoureuse.*

En 1988, elle aboutit à un pré-choix ne retenant pour l'évaluation principale que le F-16 C/D et le F/A-18 et écartant le Mirage 2000.

Après cinq mois d'essais dans le ciel payernois, le choix, en 1988 déjà, se porta sur le F/A-18.

En été, le Conseil fédéral demande que soit évalué aussi le Mirage 2000-5. A cette date, il n'ignorait pas que cet appareil était encore en développement, notamment le radar de bord RDY, qui fut testé sur un avion d'affaires Mystère 20!

L'évaluation aboutit à cette lapalissade qu'il y avait plus de risques à acheter un avion encore en développement qu'un avion qui avait subi le baptême du feu. Chacun avait compris en 1990 que l'évaluation du Mirage 2000-5 était une ouverture en direction des Français dans une négociation européenne difficile. Le président Mitterrand n'en parla pas à Lugano. Il est assez fin pour faire comprendre sans dire. En revanche Edith Cresson fit juste avant la décision

velles adhésions. Et l'on peut raisonnablement penser que la Communauté évoluera vers une forme moins bureaucratique, que le droit d'initiative législative sera accordé aux Etats membres, auquel cas l'initiative populaire pourrait trouver de nouvelles occasions d'application.

Tanquerel, partisan déclaré de l'adhésion, voit dans la participation de la Suisse à la Communauté un bénéfice démocratique évident. Certes il y aura déficit par rapport à la procédure démocratique formelle actuelle. Mais l'érosion démocratique de fait qui résulterait inévitablement de la non-adhésion lui paraît beaucoup plus grave. En conclusion la sauvegarde de nos institutions de démocratie directe plaide en faveur de l'adhésion plutôt que pour la voie solitaire. Des raisons politiques — volonté d'indépendance, maintien de notre agriculture ou protection de l'environnement — peuvent certes être avancées pour renoncer actuellement à faire ce pas. Mais en aucun cas des raisons institutionnelles. ■

Thierry Tanquerel: «La Suisse doit-elle choisir entre l'Europe et la démocratie directe?» in *Revue de droit suisse*, 1991.

suisse un discours très appuyé pour souligner (sans citer la Suisse) l'intérêt du gouvernement pour la réussite du Mirage 2000-5.

Pourquoi le laisser tomber au moment où la négociation européenne exige un déblocage politique? Que s'est-il passé de l'été 1990 à l'été 1991? ■

## Occasion manquée

*(jd) Jean-Pascal Delamuraz avait toutes les cartes en main pour faire un bon choix: Ruth Dreifuss, secrétaire de l'Union syndicale suisse, réunissait les qualités professionnelles requises pour prendre la direction de l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail (OFIAMT). Par ailleurs sa nomination aurait constitué un signe positif face à la sous-représentation des femmes et des Romands dans la haute administration fédérale. De plus le conseiller fédéral radical, en appelant une socialiste à cette fonction, aurait marqué son indépendance à l'égard des milieux patronaux qui considèrent l'OFIAMT comme une chasse gardée, quand bien même cet office est en première ligne dans la mise en œuvre de la législation de protection des travailleurs. ■*

# Un plus un égale un

Après de longues fiançailles, le «Journal de Genève» et la «Gazette de Lausanne» s'unissent sous la pression des événements.

(cfp) Début septembre, deux des plus vieux quotidiens romands fusionneront après avoir «fréquenté» pendant quinze ans, puisqu'actuellement déjà 80% du contenu est commun. Du coup le troisième partenaire du pool publicitaire «groupe romand», la *Nouvelle Revue de Lausanne et du Pays de Vaud*, exclu de la combinaison qui, selon l'AGEFI, lui permettait «d'engranger» bon an mal an près de deux millions de

francs de publicité, renonce à la parution journalière pour devenir hebdomadaire. En revanche *Le Journal de Genève et Gazette de Lausanne* a l'ambition de devenir le grand journal de référence libéral, au sens traditionnel de ce mot en Suisse romande. Pour cela il doit investir dans la matière rédactionnelle et renonce à être son propre imprimeur. Au départ, le nouveau journal comprendra, selon contrôle des tirages d'avril de cette année, un total de 31 222 exemplaires distribués à raison de 83% à des abonnés alors que la vente au numéro représente 17% du tirage. But avoué: 10 000 de plus.

Les documents publiés à l'occasion de la conférence de présentation indiquent une petite moitié du tirage restant à Genève, un quart dans le canton de Vaud alors que 17% vont dans le reste de la Suisse et 9% à l'étranger.

La rédaction a été de mieux en mieux dotée ces dernières années et les effectifs seront encore complétés car le nouveau *Journal de Genève et Gazette de Lausanne* devrait être différent pour mieux relever les défis de la concurrence suisse et étrangère. C'est ainsi, en particulier, que le *Nouveau Quotidien* paraîtra le 24 septembre, quelques jours seulement après le lancement de la nouvelle formule. Ses parents, Ediprese et Ringier, sont puissants et disposent de moyens financiers importants. Or, si *Le Journal de Genève et Gazette de Lausanne* a le gros avantage de disposer déjà d'un important lectorat fidèle, il doit faire face à des pertes dues à l'abandon de la production industrielle, puisque c'est Sonor SA et son centre multimédias (Groupe Jean-Claude Nicole) qui imprimeront le quotidien. Il y a bien rachat de la

rotative du *Journal de Genève*, installée il y a moins d'une année, mais cela impliquera des pertes, même si le marché est passé à de bonnes conditions. Au surplus, il y aura un nouveau système informatique à installer pour la rédaction et la mise en page. Le quotidien économique AGEFI précise que l'on s'attend à un déficit pour les deux premiers exercices de la nouvelle formule. Conjugué avec le déficit de cette année et l'amortissement extraordinaire dû à la liquidation du secteur industriel, cela imposera un effort financier pas encore chiffré. Il est néanmoins intéressant de récapituler les opérations touchant au capital de la société depuis 1963, date à laquelle le capital action avait été augmenté par l'émission d'actions privilégiées et fixé à 1 250 000 francs. Un assainissement se révélant nécessaire en 1982, les actionnaires acceptèrent d'annuler le capital et de le reconstituer au montant précité. En 1986, ce capital a été porté à 3 125 000 francs. Il a été doublé en 1989 et il vient d'être augmenté à 7 750 000 francs pour accueillir les actionnaires de la *Gazette de Lausanne*.

Quel modèle va l'emporter en septembre ? Celui du *Journal de Genève et Gazette de Lausanne* inspiré par *Le Monde* et la *NZZ* ou celui du *Nouveau Quotidien* inspiré par *Libération* et *Repubblica* ? Un succès de l'un et de l'autre confirmerait la naissance d'une conscience romande. ■

## FABRIQUE DE DP

### Les comptes

L'assemblée générale de la SA des Editions Domaine public a eu lieu le 26 juin à Lausanne. Elle a notamment approuvé les comptes que nous reproduisons ci-dessous. C'est volontiers que nous faisons parvenir à toute personne qui nous en fait la demande le rapport de gestion et les comptes complets (exploitation, pertes et profits, bilan).

#### Compte d'exploitation Charges

Impression du journal	52 671,50
Routage	4 193,00
Salaires nets	66 770,80
Charges sociales	15 995,65
Loyer, électricité	4 644,05
Taxes postales, affranchissement, téléphone, téléfax	5 743,30
Autres frais	
d'administration	12 139,90
Achat de matériel	6 554,00
Amortissement	6 000,00
<b>Total</b>	<b>174 712,20</b>

#### Produits

Abonnements 1990	172 635,75
Ventes au numéro	816,00
No spéciaux	718,50
Etiquettes	52,50
<b>Total</b>	<b>174 222,75</b>
Résultat d'exploitation	- 489,45

On le sait, Jacques Pilet a l'ambition de sortir dès septembre un nouveau quotidien romand de qualité (ce qui lui a valu le surnom, dans un premier temps, de «QRQ», rapidement abrégé en «QQ»). Ce qualificatif semble plaire, puisque le nouveau *Journal de Genève et Gazette de Lausanne* entend, lui, «renforcer sa position de quotidien romand de qualité face à une concurrence croissante.»

## MÉDIAS

*CH Magazin*, organe trimestriel du PDC helvétique, est devenu bilingue et a ajouté un e d'une autre couleur à son titre. Citons ce message: «*Cher Jean-Pascal Delamuraz: Rame, rame, ramons, ramez — on avance à rien dans ce canoë — là-haut on nous mène en bateau — faut tout oublier — tout recommencer... tais-toi et rame.*»

Dans les Grisons, le principal quotidien *Bündner Tagblatt* et le bi-hebdomadaire *Fögl Ladin* de Samedan ont décidé de collaborer sur le plan éditorial et rédactionnel. C'est probablement un nouvel obstacle à la création d'un quotidien en langue romanche.

Depuis le début de juillet, le quotidien *Dernières nouvelles d'Alsace* publie une BD inédite intitulée *Les Zurichois*.

# Bouger, malgré tout

*Il y a une année, la ville de Lausanne, sur incitation d'associations de tendances très diverses regroupées autour du Mouvement de défense de Lausanne, confiait un mandat au bureau zurichois de planification Metron. Il était chargé d'esquisser les contours d'un plan directeur des transports et d'aider à départager plusieurs projets visant à maîtriser le trafic, tous en fait inspirés de la même philosophie: développement d'un réseau de transports publics en site propre desservant de grands parkings d'échange situés à la périphérie directe de la ville. Tant les ingénieurs-amateurs que les professionnels sont renvoyés à leurs études pour une bonne part de leurs propositions, Metron défendant un autre système pour maîtriser les effets de la mobilité.*

*Simultanément, la Municipalité rend public son rapport-préavis sur le stationnement.*

(pi) Le système parkings périphériques — réseau lourd de transports publics — a subi plusieurs critiques. Premièrement, celle de laisser rouler jusqu'au moment «où ça ne va plus». Conséquence: des surfaces importantes devraient être ré-

servées au stationnement dans des quartiers habités ou appelés à le devenir. Le rôle des parkings d'échange est par ailleurs, selon Metron, largement surestimé, et le trafic induit par une telle installation relativement faible: au

maximum 0,5 véhicule par case de stationnement à l'heure de pointe. Le rapport relève par ailleurs que «les installations de P+R qui ne sont pas accompagnées de mesure de dissuasion d'accès au centre ont des résultats navrants». Or, des mesures de dissuasion, personne n'en voulait: ni les associations, dont les propositions étaient le fruit d'un consensus trop large pour pouvoir aller dans ce sens, ni les projets plus officiels, qui espéraient tous naïvement que des mesures positives seraient suffisantes pour maîtriser les problèmes de circulation.

## La circulation ne diminuera pas

Dans son *Rapport-préavis sur la politique de stationnement en ville de Lausanne*, la Municipalité a le mérite de prévoir des mesures de restriction au centre — suppression du parcage de longue durée, augmentation des tarifs — en vue d'inciter les automobilistes à utiliser des parkings périphériques, ceux-là même que le bureau zurichois critique. Grâce à des pronostics d'utilisation plus optimistes que ceux avancés par Metron, la Municipalité espère une réduction de l'ordre de 5% du trafic journalier sur les voies d'accès et de sortie de la ville, grâce à la construction de 3000 à 5000 places de stationnement en périphérie. Toutefois une analyse des sites potentiels ne laisse guère d'espoir de mettre à disposition plus de la moitié de ces places si l'on se limite au territoire communal. Selon la philosophie municipale, la totalité des automobilistes qui ne pourront plus se parquer au centre trouveront une place à la périphérie et pourront rejoindre le centre en bus. Il résulte de cette politique deux effets pervers:

- En principe, le nombre de places disponibles au centre ne sera pas diminué, mais le stationnement de longue durée sera remplacé par de la courte durée, ceci afin de favoriser la clientèle des commerces au détriment des pendulaires. Chaque place sera donc à l'origine de plus de mouvements qu'à l'heure actuelle. Moins de pendulaires mais plus d'acheteurs, les deux mesures se neutralisent: «Une évaluation, portant sur l'ensemble de la journée, du futur trafic en relation avec le stationnement permet d'estimer que, par rapport à la situation actuelle, son volume ne connaîtra pas de variation sensible dans les secteurs du centre-ville et de la périphérie du centre» précise le rapport.

- La circulation au centre ne diminuera donc pas, mais elle sera certainement plus importante à la périphérie puisque

## A pied, les commerçants !

Un chapitre du rapport Metron est consacré au trafic d'achat. Nous nous contenterons d'en citer la conclusion, que les commerçants lausannois, encore opposés dernièrement à l'extension de la zone piétonne, feraient bien de méditer: «Les grandes villes qui connaissent un développement du commerce de détail au-dessus de la moyenne sont celles qui ont une part de transport individuel motorisé au centre-ville la plus réduite. La réciproque est aussi vraie.»

De fait, les commerçants lausannois se sont plaints à plusieurs reprises que leur chiffre d'affaires baissait. La difficulté d'accès au centre en voiture était, selon eux, la principale raison de ce fléchissement. Même si nous prenons ces jérémiades au sérieux — ce qui nous est difficile, l'association des commerçants, malgré plusieurs requêtes, ne nous ayant jamais fait parvenir ses prétendues études — force est de constater qu'elles ne reposent sur aucune donnée sérieuse. Le rapport sur le stationnement précise en effet que la circulation en ville est en constante augmentation, y compris au centre: elle est estimée à 11% de 1985 à 1990 et de 15 à 20% de 1980 à 1985...

Ces données semblent donc confirmer la thèse de Metron selon laquelle le

chiffre d'affaires des commerces est dans une certaine mesure inversement proportionnel à la quantité de trafic motorisé privé. Plusieurs raisons à cela: — les clients préfèrent effectuer leurs achats dans le calme plutôt que dans le bruit;

— les trajets entre les commerces, qui se font forcément à pied, sont plus faciles et plus agréables si la circulation est limitée;

— les habitants, clients fidèles des commerces du centre, ne fuiront pas à la périphérie si les conditions de vie sont bonnes;

— si elle n'est pas obligée de prendre sa voiture pour se rendre au centre parce que la desserte en transports publics et les cheminements piétons sont bons, la clientèle des quartiers se rendra aussi volontiers en ville que dans les centres commerciaux de la périphérie;

— enfin, moins le nombre de voitures est élevé sur une voirie non extensible et plus l'accessibilité globale est bonne: simplement parce que, à surface égale, le nombre de personnes transportées est plus élevé si elles se déplacent en bus plutôt qu'en voiture, à vélo plutôt qu'en bus et à pied plutôt qu'à vélo...

globalement, l'offre en places de parc augmentera (pas de diminution au centre et augmentation à la périphérie). Une fois de plus, hélas — mais on ne peut en accuser Lausanne victime de l'immobilisme et parfois de l'égoïsme des communes périphériques — la dimension régionale n'est pas prise en compte.

### **Bus ou métro ?**

Les propositions soumises à l'analyse de Metron défendaient également l'idée selon laquelle ces importants parkings devaient être desservis par un métro ou dans tous les cas un système sur rail en site propre. Metron fait la démonstration que même une installation très importante et à ses yeux irréaliste — 2000 places — peut efficacement être desservie par une ligne de trolleybus. Sur ce point le rapport-préavis est sur la même longueur d'onde que le bureau zurichois.

Nous ajouterons que cette sollicitude subite pour la performance des transports publics sitôt qu'ils doivent desservir un parking est touchante: ce n'est qu'à partir du moment où les bus se mettent à transporter des automobilistes que de nombreuses personnes se préoccupent de leur rapidité et de leur confort. Le rapport-préavis municipal envisage même de faire circuler des bus directs à fréquence rapide pour relier un parking d'échange au centre de la ville... On se demande au nom de quel principe il faudrait ainsi favoriser les usagers faisant une partie de leur trajet en voiture par rapport à ceux qui font l'effort de prendre le bus depuis leur domicile. Une vision partagée par Metron, pour qui les parkings d'échange doivent s'appuyer sur une ligne de transports publics, mais ne sauraient, à eux seuls, la justifier.

### **Décentraliser**

Si le bureau zurichois le critique, il ne désavoue pas le système des parkings d'échange, mais les préconise très nettement «hors la ville», voire le plus près possible des lieux d'habitation des utilisateurs. Et de citer l'exemple de la *Goldküste* zurichoise où les nouvelles installations décentralisées sont nombreuses et comptent un maximum de 130 places. Les utilisateurs sont ainsi incités à utiliser les transports publics non pas dès le moment «où ça ne va plus» avec leur voiture, mais dès que possible. Ces petites unités sont par ailleurs beaucoup plus faciles à implanter, se trouveront sur des terrains moins

chers et seront génératrices de nuisances réduites.

Les critiques et les propositions de Metron au sujet des transports publics s'inspirent de la même philosophie: il est préférable de saupoudrer des améliorations sur tout le réseau plutôt que de réaliser uniquement, pour le même prix, un ou deux couloirs performants. De nombreuses mesures, positives et dissuasives, devraient inciter à prendre le bus ou le train dès le domicile ou au moins dès le parking d'échange le plus proche. Parmi les propositions, on peut citer: amélioration des conditions de déplacement des piétons et des vélos en ville; création de lignes de quartier dans les endroits où la desserte est actuellement mauvaise; développement d'un réseau régional en s'appuyant sur les lignes ferrées existantes; augmentation des cadences sur tout le réseau régional

de bus et de train. Les mesures dissuasives comprendraient notamment: restriction de la circulation au centre et dans de nombreux quartiers d'habitation; système de régulation par des feux aux entrées de la ville. La combinaison de ces mesures et de quelques autres devrait améliorer la vitesse commerciale des transports publics urbains, qui passerait de 12 km/h actuellement à 14-20 km/h à l'avenir.

Autre possibilité: hiérarchiser le trafic et maintenir des axes forts, tant pour les voitures que pour les transports publics, à l'intérieur de la ville. Mais pour ne pas aller en sens inverse de la législation sur la protection contre le bruit, il serait alors nécessaire d'isoler à grands frais ces couloirs, ce qui constituerait autant de coupures dans le tissu urbain et reviendrait finalement aussi cher que de favoriser les transports publics. ■

## **Parkings en or...**

(*pi*) Le rapport-préavis de la Municipalité estime qu'il faudrait aménager 3000 à 5000 places de stationnement à la périphérie pour remplacer celles qui, au centre, n'accueilleront plus les pendulaires parce que la durée de stationnement y sera limitée — retenons le chiffre de 4000. Il faut compter, aménagements et accès compris, environ 25 m<sup>2</sup> par place, soit 100 000 m<sup>2</sup> pour 4000 places (réparties sur plusieurs sites); on peut estimer le prix du terrain de 500 à 1000 francs le mètre carré, compte tenu de l'emplacement de ces installations: à proximité d'une ligne de transports publics, donc dans des zones bien reliées au centre et qui pourraient accueillir d'autres affectations (logement, artisanat, industrie); il faut encore compter environ 100 francs le mètre carré pour l'aménagement (surfaçage, bordures, accès, marquage, etc.). L'investissement, ou le capital immobilisé s'il s'agit de terrains appartenant à la collectivité, oscille donc entre 60 et 110 millions de francs ou 15 000 à 27 500 francs la place.

Il faut comparer cette somme avec les économies qu'elle permet de réaliser: en supposant un éloignement domicile - centre-ville de 12 kilomètres et un éloignement moyen parking - centre-ville de 2 kilomètres, on peut estimer que 4000 personnes économiseront 2 trajets de 2 kilomètres (qu'elles effectueront toutefois en transports publics),

soit 16 000 kilomètres par jour ou 8000 francs (à 50 centimes le kilomètre). Pour comparaison, avec 50 millions de francs, soit un investissement plus modeste, il est possible d'équiper cinq lignes de bus d'une longueur moyenne de 12 kilomètres effectuant 20 courses par jour, capables ensemble de transporter 2000 personnes à l'heure de pointe (même performance que des parkings d'échange totalisant 4000 places selon les expériences faites dans d'autres villes). Ainsi, en admettant là aussi 4000 utilisateurs sur une journée, soit 8000 déplacements, l'économie se monte à 96 000 kilomètres/voitures par jour, soit 48 000 francs. Quant aux frais d'exploitation des lignes, on peut les estimer à un peu plus de 22 000 francs par jour. Résultat final: une économie théorique pour les automobilistes de 36 000 francs par jour.

Il faut certes relativiser cette comparaison, car elle ne tient compte que de quelques facteurs sommaires. Alors par exemple que les investissements pour un parking ne sont effectués qu'une fois pour une longue période, les frais d'exploitation d'une ligne de bus sont soumis au renchérissement. D'un autre côté, une ligne de bus profite à tout le monde alors que seules les personnes ayant accès à une voiture — dans les faits moins de la moitié de la population — pourront bénéficier des parkings d'échange. ■

LE CARNET DE JEANLOUIS CORNUZ

# «La Ressemblance humaine»

On connaît ce personnage de *La Lutte avec l'Ange*, de Malraux — Möllberg (qui pourrait être Spengler ou Keyserling) — qui prend part aux réunions de l'Altenburg (lesquelles rappellent beaucoup les décades de Pontigny) — auteur d'un livre magistral que tout le monde attend, un livre capital auquel il travaille depuis des années et qui doit s'intituler *La civilisation comme conquête et comme destin*. Et voilà qu'à la stupéfaction générale, il annonce qu'il a brûlé le manuscrit, faute de pouvoir définir l'homme; trouver certains traits communs, qui permettraient de rassembler sous un commun dénominateur un Egyptien de l'Antiquité et un Allemand du XX<sup>e</sup> siècle; un Zoulou d'Afrique australe et un Parisien résidant au Quartier latin... Et l'on connaît la réponse que donne toute l'œuvre de Malraux: ce trait commun, ce serait la faculté d'affronter la «condition humaine», c'est-à-dire la souffrance et la mort, avec une sorte de stoïcisme héroïque. Qu'est-ce que l'homme? Y a-t-il des valeurs universelles qui valent pour tous les hommes?

Tel est le sujet, fort vaste et fort ambigu, que traite le dernier livre d'Etienne Barilier: *La Ressemblance humaine*.

«Ma conviction, écrit-il, si vulnérable soit-elle, demeure que le combat pour l'universel est le seul combat sensé, le seul combat digne de l'intelligence et de la sensibilité humaines.»

Et si j'ai longtemps tardé à parler d'un livre paru voici quelques mois, c'est que pour en parler, il faudrait avoir la même ampleur de vues que l'auteur, la même suprême intelligence... Hélas!

Aussi vais-je me contenter de relever, presque au hasard, quelques points.

Par exemple ceci:

«L'homme se sent, se désire, se veut, diffèrent du monde» et ici, je retrouve le Ver-

cors de *Plus ou moins homme*: l'homme est un animal dénaturé. Ou encore: «L'homme commence à l'acte universel d'interpréter.» (p.61)

Ou encore dans le chapitre intitulé «L'homme douloureux», cette hypothèse: l'homme ne serait pas tellement cet être-pour-la-mort, dont parle Heidegger, mais un être-pour-la-souffrance et pour lutter contre la souffrance: «A la douleur, sauf exceptions hautement significatives, on veut échapper.»

Et plus loin:

«La Raison morale (...), c'est-à-dire la révolte de tout homme contre la douleur, existe sur toute la surface de la terre.» (p.138)

En somme, rejoignant Schopenhauer, Barilier se rallie à «une morale de la compassion universelle».

Et de conclure: «Et je reviens alors à mon

idée centrale: ce qui, en nous, fait de l'universel une réalité, ce ne sont point des principes abstraits ou formels, c'est un sentiment, une intuition, c'est le frémissement de notre corps-animé. Ainsi je ne peux croire que l'universalité du Droit puisse résider ailleurs qu'en le Droit Naturel, enté sur l'Homme douloureux.»

Plus loin, Barilier parlera encore de la condition de l'homme «pleine et entière, qui est de souffrance et de combat contre la souffrance.» Suivent deux exemples à l'appui, dont le second m'a particulièrement frappé: «Les vainqueurs de la deuxième guerre mondiale ont estimé que les lois nazies étaient iniques, et contraires aux principes généraux du droit, communs à tous les peuples civilisés.»

Hélas... L'un de ces vainqueurs était l'URSS de Staline; un autre la France qui allait connaître la guerre d'Indochine, puis celle d'Algérie; un autre encore les USA (Vietnam, etc); le dernier était l'Angleterre... Mais voilà qui est trop vite dit: il faudra y revenir. ■

## Contester: un devoir

Philippe Biéler

Secrétaire romand de l'Association suisse des locataires ASLOCA

L'Office fédéral de la statistique (OFS) vient de publier ses données complètes relatives à l'indice des loyers de mai dernier. Quelques observations.

Les loyers ont augmenté en moyenne de 10,7% en l'espace de douze mois. Un tel taux avait déjà été atteint en mai 1982 et même légèrement dépassé en mai 1975 (10,8%). Calculée sur deux ans, la progression est de + 21%. C'est là par contre un taux record.

La hausse calculée en mai résulte principalement du relèvement des taux hypothécaires. Tous les logements ont été concernés, quelle que soit la date de leur construction. Le résultat global des cinq grandes villes (Bâle, Berne, Genève, Lausanne et Zurich) est identique à la moyenne nationale.

L'OFS calcule un indice général des prix épuré des loyers. Il comprend donc l'ensemble des autres prix. La comparaison est intéressante. L'indice épuré a progressé, durant la même période de deux ans, de 9,4%. C'est déjà beaucoup, mais net-

tement moins que les 21% des loyers. Comme on le présentait, l'augmentation des taux hypothécaires constitue un très important facteur d'inflation.

L'indice des loyers intervient dans l'indice général des prix à raison de 18%. C'est largement inférieur à la réalité. En 1986 (dernière étude connue à ce sujet), la charge du loyer net représentait déjà en moyenne le 20% du revenu des ménages suisses. Or depuis cette époque, les loyers ont progressé bien davantage que les salaires. Pour être réaliste, l'indice des prix devrait donc accorder un poids plus grand aux loyers, ce qui le tirerait encore plus vers le haut.

L'augmentation des loyers n'est pas terminée! On peut s'attendre à ce qu'elle dure encore de nombreux mois. Et la hausse de l'indice des loyers en novembre prochain pourrait bien être de l'ordre de 4,5%.

Heureusement que de nombreux locataires se sont élevés contre les majorations abusives (il y a eu quatre fois plus de contestations au second semestre 1990 qu'au second semestre 1988). Sans cela, l'augmentation générale des loyers aurait été encore beaucoup plus forte. L'opposition des locataires constitue autant un moyen de défense individuelle qu'un acte préventif sur le plan global. Contester une hausse abusive est aussi un acte de solidarité. ■

## Horaire d'été

DP continue de paraître à un rythme estival jusqu'à fin août. Les prochains numéros sortiront donc aux dates suivantes:

DP 1047: 1<sup>er</sup> août

DP 1048: 22 août

DP 1049: 29 août

COURRIER

## Ce qui est féminin et ce qui est important

Je lisais l'autre jour, dans l'un de nos grands quotidiens, un article sur l'administration américaine, bastion du machisme ordinaire. On y disait notamment que les femmes restaient sous-représentées, quand bien même leur nombre avait augmenté avec chaque nouveau président. Mais un commentaire me rendit perplexe. L'auteur soulignait que, malgré cette augmentation, les femmes restaient exclues des domaines *importants*, comme l'armée ou le nucléaire, et ne se voyaient attribuer *que* les domaines qui leur revenaient par tradition, comme l'action humanitaire ou l'environnement.

Ma perplexité portait sur ce qui permettait à l'auteur de classer comme important un domaine comme l'armée, et comme secondaire un domaine comme l'environnement. L'évolution des opinions en la matière — notamment en Suisse — ne permet pas de fonder cette distinction sur... l'opinion publique. Restait donc l'argument: le domaine de l'armée est important parce qu'il appartient aux hommes; celui de l'environnement est secondaire parce qu'il correspond à la sensibilité féminine; la vie, la nature et les petites fleurs, en effet, relèvent de leur sphère de préoccupation.

Quand mes étudiants me tiennent ce genre de propos, j'en profite pour leur faire remarquer qu'une tautologie n'est pas une argumentation intelligente.

Or donc, méditant sur ce beau sujet de dissertation que je comptais livrer bientôt à la sagacité de mes chères têtes blondes, je me rendis à l'inauguration de l'Académie de l'environnement où l'on m'avait fait l'honneur de m'inviter. Toute inauguration est un rituel hautement symbolique et j'étais curieuse de voir à l'œuvre l'imagination des responsables. Je me surpris un instant à rêver qu'ils arriveraient tous à pied, ou à vélo... Juste pour l'image de marque.

Mais une vraie déception était au rendez-vous: pas une femme au nombre des orateurs du jour. Oh, il y en avait bien dans l'assistance. Il y avait aussi des hôteses, au demeurant charmantes et parfaitement efficaces dans la distribution des programmes. Mais sur le plan de la pensée et de l'expérience en matière d'environnement et de vie, sur le plan de l'état d'esprit à insuffler à cette Académie toute neuve, on n'a pas trouvé une seule femme à associer à l'événement, ni dans le monde scientifique, ni dans le monde politique (ces deux mondes que l'Académie entend relier). A ce jour, pas une femme ne figure non plus dans le Conseil de fondation.

Si les symboles ont leur importance, comparez ceci à l'analyse de la situation américaine. De deux choses l'une. Ou bien la Suisse est tellement en avance qu'elle a compris avant tout le monde que l'environnement est décidément un domaine d'une haute importance, d'où sa stratégie d'en faire un bastion exclusivement masculin. Ou bien elle est très en retard, et se prépare à entrer dans le XXI<sup>e</sup> siècle avec les structures d'avant-guerre, en excluant de l'opération une partie de l'humanité à qui l'on reconnaît pourtant une expérience précieuse en la matière.

Voilà donc un deuxième sujet de dissertation à proposer à mes étudiants l'an prochain. Franchement, je n'aurai pas perdu mon temps en ce 24 juin 1991.

Christine Mironesco,  
maître d'enseignement et de recherche  
au Département de science politique de  
l'Université de Genève

## Rêves suisses et rêves européens

**A propos de l'article de Laurent Rebeaud «La destruction européenne» paru dans DP n° 1045 du 27 juin.**

Laurent Rebeaud veut faire accroire que la Suisse est vraiment en position de négocier sur pied d'égalité avec la Commission de Bruxelles, notamment à propos du transit alpin.

Il n'est pas le seul à supposer que depuis des mois Berne et l'AELE font le poids face à la Commission. Les milieux les plus traditionalistes et patriotards vont dans ce sens. Or le citoyen moyen a compris depuis longtemps que la marge de manœuvre est nulle. Le choix est très simple: ou bien la Suisse devient membre à part entière d'un processus communautaire ou elle devient un nouveau Monaco, sans prince.

Il serait grand temps que les milieux politiques enlèvent leurs œillères et rejoignent l'Histoire, celle de l'Europe. Il y a quelques jours, lors de la commémoration du 20<sup>e</sup> anniversaire du Centre de recherche sur l'Asie moderne de Genève, Jacques Frey-

mond, ancien directeur de l'Institut universitaire des hautes études internationales, s'est fait l'avocat d'une politique économique indépendante tous azimuts de la Suisse, notamment sur les marchés asiatiques. Cela est certes possible pour Nestlé, mais plus problématiques pour les PME helvétiques, face à un géant de bientôt quatre milliards d'habitants et surtout face à la concurrence de la CE.

Les rêves ont du charme, surtout en cette année du 700<sup>e</sup>. Mais ils sont dangereux lorsqu'il s'agit d'intérêts sonnants et réverbuchants.

La myopie des milieux politiques de ce pays risque de nous mener à des situations très difficiles, où notre seul travail quotidien consistera à adapter notre législation à celle de l'Europe, sans jamais prendre part à l'élaboration de cette dernière. Voulons-nous vraiment devenir un *satellite*, est-ce là notre destin consenti? Denis de Rougemont avait imaginé une Suisse capitale de l'Europe, une sorte de *district fédéral*. Cela aurait été parfaitement possible si nous avions sauté dans le train en 1958. Mais le manque total d'idéalisme et la pauvreté conceptuelle des responsables à tous les niveaux nous ont fait systématiquement rater le coche de l'Europe depuis quelques décennies. Or aujourd'hui, peut-être au moment ultime, on discute encore en mettant sur un des plateaux quelques tonnes de poids lourds et sur l'autre *un projet continental*. Ce n'est plus de la myopie ni de l'étroitesse de vue, mais de la cécité. Pleure ô pays bien-aimé.

Claude Auroi,  
secrétaire exécutif de l'Association  
européenne des instituts de recherche et  
de formation en matière de développe-  
ment, professeur à l'institut universitaire  
d'étude du développement, Genève

## DP Domaine Public

Rédacteur responsable: Jean-Daniel Delley (jd)

Rédacteur: Pierre Imhof (pi)

Ont également collaboré à ce numéro:

Jean-Pierre Bossy (jpb), François Brutsch (fb),

André Gavillet (ag), Yvette Jaggi (yj)

Charles-F. Pochon (cfp)

Forum: Philippe Biéler, Jeanlouis Cornuz

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 - CCP: 10-15527-9

Composition et maquette: Monique Hennin

Pierre Imhof, Catherine Dubuis

Impression:

Imprimerie des Arts et Métiers SA, Renens

# A quitte ou double

**En s'obstinant à ne prendre en compte que la liaison Mâcon - Genève pour raccorder la Suisse occidentale au réseau TGV français, l'Office fédéral des transports — et les Romands avec lui — risquent d'être doublement perdants.**

(pi) La *Vie économique* (n° 7/91) publie un article de Hans-Peter Faganini, sous-directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), sur le schéma directeur français des TGV. Nous savons que l'office a pris très clairement position en faveur d'un raccordement de la Suisse romande par la construction d'une ligne entre Mâcon et Genève impliquant l'abandon de la desserte de Lausanne par Vallorbe. Cette liaison Mâcon - Genève a été inscrite avec réserve par les Français dans leur schéma directeur, de même qu'une liaison via Chambéry qui se grefferait sur la nouvelle ligne transalpine Lyon - Turin et à laquelle va la préférence de nos voisins (voir DP n° 1040 du 23 mai). Cette liaison aurait en effet l'avantage de contribuer à rentabiliser cette nouvelle ligne transalpine au lieu de la concurrencer

Or l'article de M. Faganini, à plusieurs reprises, est mensonger par omission; est notamment fautive la carte «Liaison des TGV France - Suisse» qui mentionne le «TGV Mâcon - Genève» mais pas la liaison par Chambéry. Comme si M. Ogi faisait autorité dans les ministères parisiens.

L'OFT a raison de défendre la liaison par Mâcon: elle est globalement meilleure que celle par Chambéry pour la Suisse romande, compte tenu des

destinations actuelles du trafic. Mais c'est folie de feindre que c'est forcément celle qui sera réalisée plutôt que la liaison par Chambéry. Parce que pour arriver à un taux de rentabilité favorable pour le Mâcon - Genève, il faut que le trafic de Lausanne y passe. La durée du trajet Lausanne - Paris sera en effet plus courte via Genève et Mâcon que par Vallorbe... pour autant que cette dernière liaison ne soit pas trop améliorée. Or justement, des travaux sont prévus entre Dijon et Dole, en relation avec le TGV Rhin - Rhône. Logiquement, la Suisse devrait s'y intéresser et s'assurer que ces aménagements profitent également au trafic Paris - Lausanne grâce à un bon raccordement entre la ligne normale et la nouvelle ligne TGV, ce qui n'est pour l'instant pas acquis.

Mais en s'intéressant exclusivement au Genève - Mâcon, l'OFT joue à quitte ou double. Car s'il sort perdant, non seulement le trafic Genève - Paris passera par Chambéry, mais le trafic Lausanne - Paris risque de ne profiter que marginalement des travaux entrepris entre Dole et Dijon...

L'article de M. Faganini continue de présenter le Mâcon - Genève comme destiné à revitaliser la ligne du Simplon, ce qui est pure illusion: lorsque

des TGV circuleront entre Lyon et Turin, il faudra 4 h 15 pour relier Paris à Milan par cet itinéraire et 5 h 30 pour faire le même trajet via Mâcon et Genève...

Enfin, l'article ne dit pas si les TGV Paris - Mâcon - Genève circuleront jusqu'à Lausanne. Cela nous semble pour l'instant improbable, tant à cause des contrôles douaniers que les Genevois continuent d'effectuer comme si nous étions encore en 1900 — mais cela devrait être négociable — que pour des raisons de capacité entre les deux villes lémaniques. ■

## Le choc des mots

(pi) Si les accidents de la route sont aujourd'hui faits banals, au point que la presse ne relate que les plus meurtriers d'entre eux, il n'en va pas de même de ceux qui impliquent un train ou le tout nouveau Métro-Ouest qui circule entre Lausanne et Renens. Le 26 juin, une rame et une voiture entraient en collision à un passage à niveau muni de feux mais non de barrières. Et *24 Heures* de titrer sur quatre colonnes avec photo à l'appui: «Le TSOL percuté une voiture». Celle-ci a été «prise en écharpe» et «traînée sur une vingtaine de mètres». On nous explique tout de même, plus loin, que le conducteur «n'a pas respecté la signalisation». Il est «grièvement blessé». Les affichettes des journaux étaient aussi spectaculaires: «Voiture sous le TSOL» pour *Le Matin*, par exemple. A noter par ailleurs que l'accident s'est produit au débouché d'une route fort peu importante et que le conducteur était un habitué des lieux.

Le même jour, M. Mange, septuagénaire «heurté par une motocyclette alors qu'il s'avançait à pied sur la route» et décédé des suites de cet accident n'a eu droit qu'à vingt lignes, d'une impartiale neutralité quant à la responsabilité de ce tragique accident.

Certes, le Métro-Ouest comporte de nombreux passages à niveaux non munis de barrières. Il faut pourtant dire que si l'on n'imputait pas chaque installation de sécurité, au moment de la construction, au compte transports publics mais à un compte mixte englobant les transports privés, pareilles économies seraient moins fréquentes.

