

# Domaine Public DP

JAA  
1002 Lausanne

27 janvier 1994 – n° 1156  
Hebdomadaire romand  
Trente-et-unième année

## Quelques détails à régler...

Aramis est un projet génial de transport urbain dont le réseau est composé de lignes classiques en site propre. Y circulent de petits véhicules, sans conducteur, qui se déplacent grâce à un contrôle électronique en fonction de la programmation du premier voyageur qui l'occupe. Pratique: vous attendez simplement à une station qu'une cellule vide ou programmée pour votre destination passe. Dans les zones de grand trafic, les petits véhicules s'assemblent en trains, sans toutefois se toucher physiquement; à chaque embranchement, le convoi perd les « wagons » qui changent de destination ou en reçoit de nouveaux. Grâce à ce système, ne circulent pour une destination que le nombre de cellules nécessaires et l'attente est quasi nulle.

Ce projet, sur lequel ont travaillé durant des années des ingénieurs français, n'a jamais vu le jour. Les journaux qui le présentaient ont pourtant tous publié des dessins présentant stations et cellules, avec des détails sur leur équipement et leurs dimensions au millimètre près. Mais sans marketing, sans des images auxquelles s'accrocher, sans ces détails qui font sérieux, Aramis n'aurait jamais obtenu les fonds nécessaires à une étude si poussée. Et d'autres projets n'auraient jamais profité des retombées de ces années de recherche fondamentale.

Swissmetro est un projet génial qui allie les avantages de l'avion et ceux du train. Ses concepteurs ne sont pas encore d'accord sur la longueur des rames (50 ou 200 mètres ?), mais ils savent déjà qu'elles seront construites en Al 2024, un matériau utilisé en aéronautique, que le train sans rail « volera » en sustentation magnétique à 20 mm de son système de guidage et de propulsion et que le prix du billet Lausanne – Zurich aller-retour sera de 120 francs environ. Un calendrier publié en mars 1993 prévoit l'ouverture du premier chantier en 1996 et une mise en exploitation en 2004.

Pourtant, Swissmetro en est au stade de la recherche scientifique et technologique à long terme, pour laquelle 14 millions de francs sont à disposition. Cette somme ne sera de loin pas suffisante pour qu'une demande de concession puisse être déposée. Et des questions fondamentales, qui touchent

notamment à la sécurité des installations et à la circulation sous vide, n'ont été qu'approchées. De plus, les chantiers de surface, un tous les 15 kilomètres, poseront des problèmes, ainsi que l'excavation de 26 millions de mètres cubes de matériaux, la construction des stations et des puits de pompage n'étant pas comprise dans ces chiffres. Quant au calcul de rentabilité, il apparaîtrait comme assez fantaisiste: même en raflant l'entier du trafic Intercity (ce qui est une hypothèse optimiste) et jusqu'au tiers du trafic routier en fonction de la distance, il manquera encore à Swissmetro les trois quarts des voyageurs nécessaires à équilibrer ses comptes. Avec, il faut le rappeler, des prix élevés.

On le voit, les questions ne manquent pas. Mais la confusion entretenue par ses promoteurs et l'unanimité qui entoure Swissmetro en Suisse romande ne sont pas propices au débat scientifique. Et c'est en s'excusant, avant de passer pour un traître, que Philippe Bovy a décidé de lancer ce débat. Il pose pourtant des questions pertinentes et n'émet que des réserves fondées.

Même si, après des études plus approfondies, le sort de Swissmetro devait être le même que celui d'Aramis, ce qu'on ne lui souhaite pas, les ingénieurs n'auraient perdu ni leur temps ni l'argent qui leur a été confié. Car cette fusée souterraine est un formidable terrain de recherche dans des domaines aussi divers que l'électromécanique, la mécanique des roches, la physique métallurgique, sans oublier la planification, l'aménagement du territoire et l'économie.

Mais rien ne justifie de ranger au rayon des ringards et des peureux ceux qui rappellent simplement que des années et quelques milliards de francs nous séparent encore d'un éventuel avant-projet qui s'appuie sur un travail approfondi et sur une expérimentation fiable. A ce stade des recherches, financées pour moitié par des fonds publics et qui prétendent aboutir à une mise en pratique, les règles élémentaires veulent que le doute puisse s'exprimer librement. Nous ne pensions pas avoir à rappeler que lui aussi sert la science.

# Les doutes du professeur

(pi) Philippe Bovy, professeur à l'Institut des transports et de planification de l'EPFL, a consacré un article à *Swissmetro*, publié par la revue «*Ingénieurs et architectes suisses*». Résumé des principales critiques.

## A LIRE, POUR EN SAVOIR PLUS

Jean-Pierre Weibel:  
«*Swissmetro en questions*»  
et Philippe H. Bovy:  
«*Swissmetro: un système incompatible*», *Ingénieurs et architectes suisses* n° 3, janvier 1994. Diffusion: Imprimerie Bron SA, 1001 Lausanne. Tél. 021/652 99 44.

*Swissmetro* – Synthèse de l'étude préliminaire, EPFL, coordination *Swissmetro*, c/o CAST, CM Ecublens, 1015 Lausanne. Tél. 021/693 42 65.

1. *Swissmetro* est présenté comme un système de transport prêt à l'emploi alors que des recherches importantes restent à faire dans des domaines fondamentaux. Les promoteurs de *Swissmetro* estiment avoir besoin de 1300 millions de francs de «recherche et développement» avant le début des travaux. Ils disposent pour l'instant d'un crédit de recherche de 14 millions.

2. A cause de cette confusion, qui est entretenue par ses promoteurs et amplifiée par la presse, *Swissmetro* est à tort perçu comme pouvant se substituer à d'autres projets de portée nationale, comme Rail 2000 et les transversales alpines.

3. Il faut très sérieusement relativiser l'argument de la grande vitesse. Les opérations à effectuer lors de chaque arrêt seront en effet compliquées. Selon M. Bovy, il faut compter 15 à 20 minutes d'arrêt plutôt que 2 à 3 minutes comme le font les promoteurs du projet. Rappelons simplement que les stations devront être mises sous pression avant chaque transfert de voyageurs, puis remises sous vide, avant le départ du convoi. D'autre part, il faut tenir compte du temps d'embarquement et de transbordement de *Swissmetro* vers les autres systèmes de transport: les stations seront situées à une cinquantaine de mètres sous terre — il faudra donc y accéder. En comptant toutes ces opérations, le gain de temps par rapport à Rail 2000 corrigé à la

baisse se limite à 35 minutes sur un long trajet comme Genève – Zurich.

4. *Swissmetro* coûtera beaucoup plus cher que prévu, les premières estimations n'incluant pas les dispositifs de sécurité, ce qui pourrait doubler, voire tripler le prix du système. Il s'agira de trouver un moyen d'évacuation en cas de dysfonctionnement, d'accident ou d'acte de malveillance. La tâche n'est pas simple si l'on s'en tient à deux tubes dont les dimensions correspondent à deux centimètres près à celles du véhicule.

5. Les arguments de protection de l'environnement sont à démontrer. Le trafic le plus nuisible — marchandises — reste en surface alors que le trafic moins bruyant — voyageurs — est enterré. En écrétant le trafic CFF le plus rentable, les fonds à disposition pour lutter contre les nuisances de tous les trafics ferroviaires seront moindres.

6. *Swissmetro* est un système de transport mal adapté à la Suisse qui ne dispose pas de grandes métropoles suffisamment éloignées les unes des autres pour justifier la grande vitesse. Il est, de plus, non compatibles avec les systèmes de transport à grande vitesse européens, qui présentent l'avantage de s'intégrer au réseau classique. Avant d'être opérationnel, *Swissmetro* devra avoir construit le réseau entier, ou du moins une bonne partie de celui-ci, et toutes les stations correspondantes. ■

## L'extrême droite dépose son initiative anti-européenne. Bonne nouvelle !

(ag) On ne savait plus s'il fallait y croire. D'une part les initiants, les Démocrates suisses et la Lega ticinese, peinaient à trouver les 100 000 signatures. D'autre part cette initiative était si maladroite, offrant l'occasion d'une contre-offensive au succès assuré, qu'on pouvait imaginer que les antieuropéens avaient renoncé à se découvrir avec une telle imprudence. Mais la bêtise est têtue. Ils ont été jusqu'au bout. Tant mieux !

Pour une fois le libellé de l'initiative n'est pas trompeur: «Négociations d'adhésion à la CE: que le peuple décide!» L'intention est claire.

L'ordre naturel des compétences, dans tous les pays démocratiques, est le suivant: le gouvernement négocie les traités et les signe (ou les paraphe); le parlement délibère et approuve et le peuple, comme c'est le cas en Suisse par exigence constitutionnelle, décide en dernière instance. Tout transfert de compétence crée l'imbroglio. Tel était le cas pour l'initiative non aboutie des pro-européens qui voulaient décider par voie d'initiative l'ouverture de négociation; telle est la faiblesse de l'initiative pour un deuxième vote sur l'EEE qui impose au Conseil fédéral non seulement l'obligation de renégocier, mais qui lui transfère le pouvoir parlementaire d'approbation.

Le succès de l'initiative des Démocrates suisses empêcherait pour longtemps toute négociation avec l'Union européenne. C'est sa faiblesse. Car ils sont nombreux les attentistes, ceux qui, comme on dit, ne veulent pas hypothéquer l'avenir. L'initiative, par-

# Trop facile, le moratoire

## LE MORATOIRE

Peter Hasler, nouveau directeur de l'Union centrale des associations patronales suisses, soutenu par Andreas Leuenberger, nouveau président du Vorort, a proposé un moratoire des dépenses sociales: plus de nouvelles dépenses avant une redéfinition globale de notre politique sociale avec, en point de mire, des économies ou des reports de charge qui allégeraient le budget des entreprises.

(*jd*) La crise économique ne stimule pas l'imagination des patrons helvétiques. Forts des difficultés actuelles, ces derniers n'hésitent pas à faire donner l'artillerie lourde pour conforter leurs positions. Hier ils mettaient en cause les conventions collectives, un «cancan» pour les entreprises; aujourd'hui ils exigent un moratoire sur les prestations sociales qui alourdiraient leurs charges et mettraient en péril leur capacité concurrentielle. Si l'on ajoute le refus quasi général de l'indexation des salaires et la suppression précipitée de nombreux emplois, le bilan se fait lourd pour les salariés. Un bilan qui traduit clairement une volonté de profiter de la crise au mépris de la plus élémentaire concertation sociale. A l'instar d'un Christoph Blocher qui joue sans pudeur la carte de l'insécurité publique, les patrons abusent du registre de l'insécurité économique. Une stratégie qui d'ailleurs pourrait bien se révéler

contre-productive à terme, tant il est vrai que les entreprises, qui ont largement bénéficié jusqu'à présent de la paix sociale, ont tendance à en sous-estimer aujourd'hui l'importance. Peut-être parce qu'elles l'ont obtenue à trop bon compte.

Moratoire des prestations sociales: faut-il en rire ou en pleurer? Les femmes attendent depuis bientôt quarante ans une assurance-maternité promise par la constitution. L'assurance-maladie est financièrement hors de portée d'une partie importante de la population, alors que la dixième révision de l'AVS, qui prévoit des améliorations plus qualitatives que quantitatives, traîne en longueur.

Le filet social en Suisse est encore bien lacunaire. Et la démographie — le poids croissant des rentiers et le vieillissement de la population — imposera des charges supplémentaires. Il est donc absurde de décréter péremptoirement le blocage des dépenses sociales. Politiquement il s'agit d'abord de décider des besoins que nous sommes prêts à prendre en charge collectivement, puis de trouver les moyens de les financer.

En comparaison européenne, la charge des entreprises au titre de la politique sociale se situe dans la bonne moyenne. Et ce ne sont pas quelques pour mille ou pour cent supplémentaires qui nuiront à la capacité concurrentielle de l'économie suisse face aux pays du tiers monde et de l'est européen, dont les salaires sont de toute manière inférieurs aux nôtres d'un multiple. Selon une récente étude de l'Institut de technologie du Massachusetts (citée par la *Weltwoche* du 13 janvier 1994), ce n'est pas dans les bas salaires et la faiblesse des organisations syndicales que résident les facteurs de succès des entreprises dans les pays industrialisés. Mais bien dans une main-d'œuvre qualifiée et constamment formée aux techniques nouvelles, bien rémunérée et motivée et bénéficiant de conditions de travail et de vie satisfaisantes.

Cela dit, le coût croissant de la politique sociale devrait inciter à examiner d'un œil plus critique les résultats de cette politique et à imaginer d'autres formes de financement. Est-ce que l'objectif de solidarité visé est bien atteint? Est-ce que les véritables bénéficiaires sont toujours ceux à qui on pensait initialement? Quant au financement, augmenter encore les prélèvements sur les salaires ne constitue pas précisément une stimulation à la création d'emplois, voire même au maintien des postes de travail existants. A étudier donc sans délai une fiscalisation du financement des nouvelles tâches sociales, qui ferait participer équitablement les entreprises à faible effectif de main-d'œuvre. ■

## LE TEXTE

Les dispositions transitoires de la constitution sont complétées comme il suit:

*Dispositions transitoires art. 20 (nouveau)*

<sup>1</sup> Toutes les négociations entamées avant le vote du peuple et des cantons sur l'initiative populaire fédérale «Négociations d'adhésion à la CE: que le peuple décide!», en vue d'une adhésion de la Suisse à la Communauté européenne (CE) sont rompues.

<sup>2</sup> De nouvelles négociations ne peuvent être entamées sans l'accord du peuple et des cantons.



rainée par des partis politiquement mal famés, n'a donc aucune chance de succès. Elle aura, de surcroît, le mérite de diviser les antieuropéens.

Il importe dans ces circonstances que le Conseil fédéral saisisse cette opportunité. A la fin de l'année, on sera au clair sur le résultat des demandes d'adhésion des pays de l'AELE. Dès ce moment, la diplomatie helvétique aura à dépasser le bilatéralisme. Quelle que soit la forme de la «nouvelle approche», le Conseil fédéral aura l'occasion de relégitimer son mandat naturel de négociateur voulant l'ouverture européenne. Qu'il soumette sans plus attendre, fin 94 ou début 95, l'initiative au peuple! A défaut d'être offensif, qu'il soit contre-offensif!

Une chose encore. Il dispose d'un pouvoir jusqu'ici négligé: il est maître du calendrier des objets qu'il présente au Parlement et des initiatives qu'il doit soumettre au peuple. Savoir utiliser l'échéancier fait partie du métier de qui gouverne. Ainsi les initiatives n'ont pas à être soumises au peuple dans l'ordre chronologique de leur dépôt.

Espérons que le Conseil fédéral ne présentera pas en même temps au peuple les deux initiatives (deuxième vote sur l'EEE, et pas de négociation avec l'Union européenne sans autorisation populaire). Il serait trop facile de dire qu'il y a unité de la matière ou, pire, qu'il faut renvoyer, dos à dos, les adversaires: cette fausse sagesse serait bêtise et erreur tactique. Priorité à l'initiative des Démocrates suisses. Ils sont isolationnistes en politique étrangère. Qu'on leur démontre qu'ils sont isolés en politique intérieure! ■

# Les microclimats du Flon

(ag) Avec le plan partiel d'affectation «au lieudit Gare du Flon», les Lausannois s'appêtent en apparence à vivre une nouvelle bataille urbanistique. En fait, l'essentiel est déjà joué et perdu.

## LE FLON, DEPUIS 1986

Le 12 octobre 1986, les Lausannois refusent en votation populaire le plan partiel d'affectation adopté le 9 septembre par leur Conseil communal.

La Municipalité décide d'organiser un concours d'urbanisme. 47 projets sont rendus fin octobre 1988; le jury proclame le résultat le 3 février 1989. Le premier prix revient au projet Ponts-Ville, des architectes Tschumi et Merlini. Deux autres lauréats sont choisis par le jury, qui sont mandatés en mars 1990 pour développer leur projet.

Parallèlement, la Municipalité met en place une structure de participation et de consultation: la commission élargie, qui réunit des représentants des groupes d'intérêt lausannois.

Les trois projets développés sont présentés à la commission élargie en avril 1991, puis au public en juin. La Municipalité se retrouve en fait avec quatre projets: le propriétaire lui fait «cadeau» de celui qu'il a commandé aux architectes Botta et Mangiat.

En septembre 1991, la Municipalité retient le projet Ponts-Ville pour servir de base à l'élaboration d'un nouveau plan partiel d'affectation.

Ce dernier est approuvé par la Municipalité le 22 décembre 1993.

En 1986, lors du référendum gagné contre une forte coalition regroupant le propriétaire immobilier, à savoir le L-O Immeubles SA, les milieux économiques et les partis de droite, majoritaires et décidés à passer en force, il se produisit une prise de conscience nouvelle sur la signification d'une gare avancée au Flon.

Le projet présenté esquissait bien un raccordement des lignes LEB, Métro-Ouest, Lausanne-Ouchy, Lausanne-Gare, bus interurbains, mais l'étude, sous la pression de l'opinion, se développait en cours de débat. Les espaces réservés apparurent insuffisants. Car la discussion se faisait sur plan. Je me souviens de ce conducteur de trolleybus démontrant que le rayon de braquage prévu à tel endroit était insuffisant; je n'ai pas oublié les discussions pour savoir s'il fallait faire descendre jusqu'au Flon par Saint-Martin la ligne de Cugy-Monthéron, etc. Cet objet essentiel, la gare avancée, a disparu du débat. Le LEB arrivera en sous-sol; il suffit donc en surface de réserver un espace (on n'en dit pas plus) et de prévoir que les utilisateurs des transports publics seront hissés ou descendus par des batteries d'ascenseurs reliés au Métro-Pont. (voir l'argumentation du POP qui soulève avec pertinence cette question pour motiver son opposition).

Mais comme rien de concret n'est livré, si ce n'est, ce qui est juste, que les bus ne seront pas stockés au Flon, qui ne sera pas conçu comme un terminus, le préavis compense par du verbe; article 27 du règlement: «L'interface des transports publics doit être traité comme un événement urbain à intérêts multiples».

Un échange, un croisement de plusieurs milliers de personnes inspirait l'idée d'une place, marquée par un bâtiment public qui inscrive dans cet espace prodigieusement vivant le sceau architectural de la ville. Mais la Municipalité a renoncé à retenir un tel objet dans le programme.

En conséquence ce qui faisait la passion du débat de 1986 a été en quelques sorte retiré de l'ordre du jour. On ne parlera plus que de l'aménagement de la vallée proprement dite, avec un faux débat en diversion: celui des ponts.

## Les ponts

On sait que quatre bâtiments perpendiculaires à la vallée seront conçus comme des ponts reliant les deux côtés, nord et sud. Là aussi on commence par vendre du verbe. D'abord

la découverte de l'architecture «tridimensionnelle». Beaucoup d'insistances sur ce point à l'intention de ceux qui croyaient que toute architecture s'inscrivait dans les trois dimensions. «Les ponts affirment la troisième dimension propre à la Ville de Lausanne.» Règlement, art. 3.

Les ponts sont d'abord présentés comme des gestes d'audace: «Des ponts enjambent une vallée» (préavis p.13). Mais en fait il s'agit de «bâtiments-ponts» sur lesquels les piétons pourront circuler et qui pourront être animés par de petites constructions d'un seul niveau, assez importantes en surface: 1100m<sup>2</sup> en tout, et pourtant elles ne devraient en rien gêner les vues!

Enfin à ceux qui objectent que ces ponts-barres assombriront la vallée, il est répondu qu'ils créeront des conditions favorables au logement. «De plus, la présence des bâtiments-ponts crée des alvéoles génératrices de microclimats préférables aux vents coulés qu'engendrerait une disposition purement linéaire.»

## Qu'est-ce qui changera ?

De fait l'usage piétonnier des ponts entraîne des surcoûts dans l'aménagement du tablier dont le propriétaire ne veut pas. Comme les négociations avec le L-O sont longues, pénibles et tatillonnes, la Municipalité, à juste titre, a préféré renvoyer la discussion d'une convention après l'approbation du plan. Mais il reste que le propriétaire ne peut être contraint à construire, sauf s'il y trouve son intérêt. Il choisira donc à la carte ce qui lui convient. Pour ce libre choix, dans le longitidinal disponible pour la construction, le gêne l'affectation très forte prévue pour le logement. D'où son opposition irréductible.

Le plan partiel doit impérativement être ratifié le 16 août 1994. L'affaire doit donc être bouclée, référendum compris, avant cette date. C'est serré, mais possible. En revanche, ces délais sont incompatibles avec toute forme de recours, et les avocats sont assez nombreux sur l'affaire pour en trouver le prétexte. Les recours entraînent-ils un report des délais de ratification? A coup sûr il y aura du travail pour les juristes.

Si le délai ne peut pas être respecté ou que le projet échoue, le propriétaire pourra construire conformément au règlement des zones urbaines et industrielles, mais limité par de très nombreuses servitudes, qui protègent notamment les vues. L'affectation industrielle, que la Ville brandit comme une me-

# Les dix ans d'Acidule

## L'AVENIR D'ACIDULE

Deux idées qui circulent:

La ville de Lausanne a créé une télévision locale, Zap TV, encore embryonnaire, avec quelques équipements. La commune pourrait également reprendre l'infrastructure technique de la radio et son entretien. Celle-ci serait ensuite louée à Acidule selon un contrat à long terme. Après tout, la concession fédérale ne précise nulle part qu'une radio doit être propriétaire de son matériel. D'autres formules seraient possibles, comme la création d'une société de gestion du matériel.

En ce qui concerne les programmes, Acidule pourrait s'ouvrir à la grande presse. On pourrait imaginer des tranches horaires «vendues» à des journaux. Les acheteurs y feraient les émissions de leur choix, sous réserve du respect d'un cahier des charges.

(jg) Acidule, la radio locale créée par la gauche lausannoise, fêtera ses dix ans d'existence le 24 avril. Après les six premiers mois de fonctionnement, au vu de l'étendue du déficit et des conflits de personnes, la plupart des responsables, nous les connaissons bien, n'auraient pas parié un centime sur sa survie. Pourtant, Acidule s'est imposée depuis lors comme un acteur à part entière de la scène lausannoise avec un taux d'écoute moyen très honorable compris entre 5 et 6%, une situation financière saine et un budget en progression constante passé de 60 000 francs en 1985 à 300 000 francs l'an dernier.

Quelques rappels:

- A ses débuts, Acidule employait deux collaborateurs salariés et une secrétaire à temps partiel. Il fallut très vite prendre la décision de les licencier et de continuer avec des bénévoles. Choix difficile et courageux, contraire à l'éthique des fondateurs, mais qui permit d'éviter de mettre la clé sous le paillason.

- La gestion financière a toujours été prudente et conservatrice. La direction ne s'est jamais lancée dans une politique d'endettement et d'investissements audacieux. Acidule a vécu pauvrement les années de haute conjoncture, mais peut s'afficher gaillardement en ces temps de récession.

- Acidule est passée insensiblement du statut d'émetteur fortement marqué à gauche à la situation de radio indépendante de toute la région, bénéficiant d'appuis dans tous les milieux.

Au fond la grande chance d'Acidule fut de susciter un grand désintérêt chez ses mem-

●●●

nance de forte restriction dans les affectations, n'effraie guère le L-O qui se dit que tout cela sera négociable, le moment venu.

En fait, entre un propriétaire se servant à la carte dans le plan proposé ou dans le zonage existant, il y a une marge étroite qui alimentera le débat, au même titre que le bâtiment du Grand-Chêne, excroissance au plan du Flon, l'immeuble Terreaux que la Ville prévoit pour valoriser son propre terrain.

Mais on est très loin des projets ambitieux qui intéressaient tous les Vaudois croyant que Lausanne était capitale du canton. On ne s'immiscera donc plus dans le détail des aménagements du chef-lieu du district de Lausanne. Les ambitions ont été grevées de servitudes de hauteur. ■

bres fondateurs, le POP, le Parti socialiste et les syndicats. Les collaborateurs purent y travailler tranquillement, sans trop de pressions, sans l'exigence d'en faire la voix des partis. De la droite libérale à l'extrême gauche, le pluralisme et la liberté d'expression peuvent s'y exercer sans contraintes. Aujourd'hui cette radio bénéficie d'un soutien unanime de toutes les forces politiques lorsqu'il s'agit d'aller plaider auprès de l'administration fédérale ou des PTT. Grande leçon: un média fondé par la gauche s'impose par le respect des valeurs, non par l'inféodation à des partis.

Désormais, Acidule est à la croisée des chemins. Le statut associatif montre ses limites, en particulier son incapacité à drainer des capitaux. Un projet de transformation en société anonyme est en cours d'élaboration. Les locaux, étroits et en sous-sol, sont insuffisants et ne garantissent pas de bonnes conditions de travail.

Christiane Jaquet, la fondatrice et directrice de la radio, a su faire les bons choix stratégiques pendant dix ans. Sa tâche de bénévole est écrasante et devrait bénéficier d'un poste salarié. Il pourrait en aller de même pour un Jean-Marc Richard, aujourd'hui l'image d'Acidule chez les auditeurs. Des voies nouvelles sont à explorer.

Avec un peu d'imagination, et pour peu qu'Acidule continue à conduire une politique financière prudente et conservatrice, l'avenir de la station semble assuré. ■

## MÉDIAS

Le service de presse du parti socialiste en allemand accepte maintenant des annonces. Tirage: 3000 exemplaires.

Le programme de télévision *TV Plus*, édité par le groupe du *Tages Anzeiger*, est joint à plusieurs publications. Il tire, depuis le début de l'année, à près d'un million d'exemplaires. Son concurrent du groupe Ringier *MiniTele* tire à environ 620 000 exemplaires.

Un nouveau mensuel politique vient d'être lancé dans le canton d'Argovie sous le titre *Aspekt*. Les éditeurs cherchent à faire entendre un autre son de cloche dans ce canton où seule l'opinion bourgeoise peut s'exprimer en toute liberté dans la presse quotidienne.

Le *New York Times* publie chaque quinzaine une édition en russe. Tirage imprimé: 120 000 exemplaires.

L'INVITÉ DE DP

# Les coûts externes des transports

**JEAN-CHRISTIAN  
LAMBELET**

professeur au Département d'économétrie et d'économie politique (DEEP) de l'Université de Lausanne et à l'Institut des hautes études internationales (HEI) de Genève.

## DEUX TERMES UTILISÉS

Le **coût moyen** est calculé en divisant le coût total d'une prestation (par exemple la mise à disposition d'un réseau de transport) par la quantité d'unités de prestation utilisées (par exemple le nombre de kilomètres parcourus). On obtient ainsi un prix par kilomètre, ou un prix par kilomètre-voyageur (on tient alors compte du nombre d'occupants d'un véhicule), ou le prix d'une tonne-kilomètre (dans le cas du transport de marchandise).

Le **coût marginal** reflète le coût d'une prestation supplémentaire, sachant que la prestation de base existe déjà. Dans le cas des transports, cela revient à considérer le coût des nouvelles infrastructures à construire pour absorber l'augmentation du trafic. Le coût marginal peut être inférieur, égal ou supérieur au coût moyen.

Il faut revenir sur le récent rapport du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie consacré aux coûts des transports en Suisse et, en particulier, à leurs coûts externes (DP n° 1150). Ce rapport, dû à Claude Jeanrenaud et à son équipe de l'Université de Neuchâtel, a été très vivement attaqué, et de manière souvent peu élégante — alors pourquoi, après tout, ne pas commencer par remercier les auteurs pour un travail qui ajoute à nos connaissances, même s'il n'est sans doute pas parfait ?

Car on peut certes se poser quelques questions sur ce rapport. Ainsi, les accidents de la circulation représentent une bonne partie des coûts externes que le rapport impute à la route parce qu'étant à la charge de la collectivité. Mais est-ce bien le cas ? Lorsqu'un automobiliste a un accident, il ne paie en général qu'une fraction des coûts provoqués par l'accident, le reste étant couvert par les assurances. Pour l'automobiliste en question, les frais qui ne sont pas à sa charge représentent bien un coût externe. Mais, comme les assurances sont financées par les primes des assurés, cela n'est pas vrai pour l'ensemble des automobilistes. En d'autres termes, ce qui est externe pour l'individu est interne pour le groupe en question. A cela on rétorquera qu'une partie des frais médicaux, d'hospitalisation et autres entraînés par les accidents n'est pas couverte par les paiements des personnes concernées et/ou des assurances, mais est en fait à la charge de la collectivité via toutes sortes de subventions. Le rapport s'est-il limité à cette partie et, si oui, a-t-elle été calculée correctement ? On peut se le demander au vu des montants facturés actuellement pour une journée d'hospitalisation et autres soins médicaux. En d'autres termes, les subventions en question ne concernent-elles pas principalement des activités de recherche et d'enseignement, comme au CHUV ?

Si ces doutes et d'autres encore devaient se confirmer (mais, pour le moment, il ne s'agit que de questions auxquelles nous n'avons pas ou pas encore de réponse), cela signifierait que le rapport surestime les coûts externes du trafic routier. Cependant, il y a aussi, en sens inverse, des raisons de penser que le rapport fait peut-être la part trop belle à la route.

Ainsi, le rapport s'attache en priorité au coût moyen des divers modes de transport: si ce coût est couvert par les paiements des usagers, le compte global correspondant (route, rail) sera équilibré. L'analyse économique montre cependant que le prix à la charge des usagers doit correspondre au coût marginal, et non pas au coût moyen. Sinon, ce prix ne remplit pas correctement sa fonction de signal de rareté. Or il est bien possible que, pour la route, le coût marginal soit supérieur au coût moyen,

peut-être de beaucoup. Dès lors, il ne suffirait pas que le compte routier soit équilibré, mais il devrait dégager un excédent... Le rapport mentionne bien ce problème, mais il ne cherche pas à déterminer le coût marginal des divers modes de transports.

A l'inverse de la route, le rail correspond dans une large mesure à un monopole naturel avec des rendements croissants. Cela signifie que, pour le rail, le coût marginal est inférieur au coût moyen, et donc qu'il n'est pas nécessaire que le compte ferroviaire soit équilibré: il est normal que les CFF aient un déficit et que ce déficit soit comblé par la fiscalité générale. A cela, il y a des contre-arguments, mais il serait trop long d'en faire état ici.

Plus généralement, la problématique des transports est complexe: les coûts internes et externes des différents modes, leur financement, la part du trafic général qui doit revenir aux uns et autres — tout cela n'est pas simple et demande à être discuté calmement et mûrement, et non pas à coup d'arguments-massue et simplistes qui n'expriment guère que des partis-pris et des a priori. Espérons qu'on trouvera une enceinte pour cela. ■

## Sport et retard de croissance

(ag) Le pédiatre Jost Schnyder, de Genève poursuit ses recherches sur le sport et la jeunesse, notamment à partir des observations faites sur les 222 élèves des classes sportives de Genève. En septembre, lors d'un congrès consacré au Canada à ce sujet, il a présenté ses conclusions.

L'effet du sport sur le ralentissement de la croissance est indéniable:

*On a observé que le squelette de tous ces enfants avait un retard de 6 à 9 mois. Cela va jusqu'à 4 ans dans le cas le plus extrême. Les gymnastes qui ont continué de façon intensive, passé l'âge de 20 ans, n'arriveront jamais à récupérer entièrement leur stature.* (in *Flash FAMA*, décembre 1993).

Jusqu'à quand la Fédération internationale de gymnastique et surtout le Comité international olympique accepteront-ils les déformations physiques insupportables des femmes-enfants de 14-15 ans que la télévision étale sous nos yeux à l'occasion des concours mondiaux ?

Ces comitards continuent à fermer les yeux. Ils sont indignes du sport et de l'idéal olympique, devenu pièce de musée. ■

# La simplification comme solution de facilité

*Sous prétexte de simplifier les procédures permettant la réalisation d'aéroports, de lignes de train ou d'installations atomiques, la participation des citoyens ou des pouvoirs locaux est remise en question. Sans que d'autres voies soient étudiées.*

(jd) Pas de démocratie sans règles du jeu et sans accord entre les acteurs pour les respecter. A défaut, même si les institutions semblent conformes aux exigences de la séparation des pouvoirs, de la participation populaire et du respect des minorités, c'est d'une caricature de la démocratie qu'il s'agit. En cette période de démocratisation des régimes du tiers monde et de l'est européen, les exemples abondent de gouvernements qui agissent sans en référer à leur parlement, de juges à la solde du pouvoir politique et de minorités battues aux élections qui poursuivent le combat avec des moyens plus musclés. La Suisse, parce qu'elle a vécu dans le passé les violences que suscite l'absence de règles communément admises, connaît la valeur de ces règles et de ces procédures. Elle a même multiplié les possibilités offertes aux minorités et aux pouvoirs locaux de faire valoir leur point de vue, de manière à ce que la majorité ne puisse pas imposer unilatéralement le sien.

Cette attention aux minorités, cette prise en considération de la multiplicité des opinions et des intérêts ont un prix: les décisions sont lentes à tomber. Car il faut du temps pour élaborer les compromis qui ne satisfont totalement personne mais qui ne suscitent pas non plus d'opposition irréductible.

Aujourd'hui ce prix paraît trop lourd et les avantages liés à ce mode de fonctionnement ne sont plus perçus comme des éléments essentiels du lien confédéral. La gestion moderne et sa logique d'apparente efficacité prennent le pas sur la recherche du compromis, de la solution acceptable et légitime aux yeux du plus grand nombre. Plusieurs décisions récentes illustrent cette évolution.

Tout d'abord la relativisation des procédures légales.

Quand il est apparu que Rail 2000 ne pourrait pas se concrétiser dans le cadre initialement prévu, le Conseil fédéral a tout simplement redimensionné le projet. Lequel ne correspond plus à la conception approuvée par le souverain en décembre 1987. Mais de nouvelle consultation populaire, il n'en est pas question (DP n° 1134).

Pour remplacer l'Icha par la TVA, le parlement n'a pas eu le courage de proposer sa solution au peuple. Il s'est réfugié derrière un choix multiple sous prétexte de laisser aux citoyens le dernier mot. Or cette procé-

sure *ad hoc* n'est pas prévue par la constitution. *Domaine public* a dénoncé ce tour de passe-passe procédural mais les juristes de la Couronne n'ont pas bronché (DP n° 1130).

La simplification des procédures ensuite.

Au chapitre de la déréglementation, la revendication est à la mode. Une revendication parfois justifiée d'ailleurs. Mais que dire d'un parlement qui change les règles du jeu en cours de partie? Ainsi de la loi sur les chemins de fer, modifiée d'urgence en 1991 en plein milieu de la procédure d'approbation des plans de Rail 2000, pour écarter une foule de recours.

Plus récemment les Chambres ont mis communes et cantons sur la touche lors de la création ou de l'extension des places d'aviation (DP n° 1136). Et le Conseil national a sérieusement restreint le droit de recours des associations en matière de protection de la nature et du paysage, quand bien même ces dernières ont souvent eu gain de cause devant les tribunaux. Enfin le Conseil fédéral vient de sortir un projet de révision de la loi atomique qui attribue à la seule Confédération la compétence de décision, et qui doit faciliter le choix d'un site d'entreposage des déchets radioactifs.

Point commun de ces «simplifications», une mise à l'écart des populations directement touchées ou pour le moins un affaiblissement de leur droit de regard. Prétexte invoqué: la lenteur des procédures et le coût ainsi provoqué. En réalité les autorités réagissent au coup par coup à des difficultés réelles de réalisation; difficultés qui proviennent prioritairement de la mauvaise facture des projets, souvent préparés par des bureaucrates et des techniciens incapables de prendre en compte l'impact humain et écologique de ces projets. Plutôt que de simplifier les procédures dans un réel souci d'équilibrer les intérêts en présence, elles préfèrent fermer les canaux qui permettent l'expression d'opinions divergentes. Pourtant le compromis qui satisfait à la fois les réalisateurs, les populations riveraines et les défenseurs de l'environnement est possible. L'Office fédéral de l'environnement vient d'en apporter la preuve en modifiant la procédure d'étude d'impact, cette bête noire des promoteurs. Les dossiers seront à l'avenir traités plus rapidement sans pourtant céder sur les exigences de protection de l'environnement. ■

## IMPRESSUM

Rédacteur responsable:

Jean-Daniel Delley (jd)

Rédacteur:

Pierre Imhof (pi)

Ont également collaboré à

ce numéro:

André Gavillet (ag)

Jacques Guyaz (jg)

Jérôme Meizoz

Charles-F. Pochon (cfp)

Forum: Jean-Christian

Lambelet

Abonnement annuel:

80 francs

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:

Murielle Gay-Crosier

Marciano, Pierre Imhof,

Françoise Gavillet

Impression:

Imprimerie des Arts et

Métiers SA, Renens

# Les écrivains au travail

## RÉFÉRENCES

Yves Bridel, Adrien Pasquali: *Théâtres d'écritures. Comment travaillent les écrivains ?*, Berne, Editions Lang, 1993, 440 pages.

A propos de l'habitus, voir Pierre Bourdieu: *Les règles de l'art. Genèse et structure du champ littéraire*, Paris, Seuil, 1992.

Voir également l'approche socio-poétique d'Alain Viala et Georges Molinié dans *Approches de la réception*, Paris, PUF, 1993.

«*Nous commençons d'entrevoir que l'œuvre littéraire n'est pas un don du ciel*» écrivent Yves Bridel et Adrien Pasquali dans *Théâtres d'écritures*, enquête sur le travail des écrivains. Dans leur questionnaire, cette tardive démythification demeure cependant bien timide.

## Comment écrivez-vous ?

L'ouvrage présente les 87 réponses de 60 écrivains de Suisse française à des questions sur l'acte d'écriture, le travail éditorial et la promotion. Il va sans dire qu'on pourrait légitimement s'interroger sur la représentativité de l'échantillon, mais passons. A ces données empiriques succèdent en guise de conclusion deux brefs essais, l'un de Pasquali (une «poétique des circonstances» de l'écriture), l'autre de Bridel («essai sociologique» sur l'écrivain suisse français).

Modeste (ou conscients rétrospectivement des déboires du questionnaires), les auteurs annoncent d'emblée que «décevante» pourrait être la lecture des réponses, impuissantes à dévoiler le «secret de la création». Ces questions très concrètes («Avez-vous besoin d'un plan ? – Réécrivez-vous votre manuscrit ?») ont pourtant le mérite d'attirer l'attention sur les conditions dites extérieures à la «création» (plutôt mises à l'écart par le grand partage académique). C'est une démarche rare en Suisse romande, et à tout le moins sera-t-elle un pas de plus vers une science globale des œuvres.

Mais une fois franchie la présentation, le questionnaire me semble appeler quelques réserves. Tout s'y passe comme si le fameux «secret de la création» allait émerger d'être traqué par affût maniaque («Avez-vous un lieu privilégié pour écrire ? – La tenue vestimentaire a-t-elle de l'importance ? – Dans quelle position écrivez-vous ?»). Comme s'il tenait en des moments réparables et descriptibles dont le déroulement parlerait de lui-même, en ces tics dont les biographes font provision, qui révèlent en n'expliquant rien... Il semble au contraire, sous l'angle sociologique du moins (celui, pourtant, que Bridel revendique), que tous ces mécanismes, de la «création» à la consécration d'un livre, soient le fait de contraintes structurelles, d'écarts et d'alignements qui ne se laissent pas saisir dans l'imédiateté des actes et échappent en partie à la conscience des individus.

## La mystique de l'écriture

Où chercher alors ? Peut-être, comme le suggère une récente méthode, dans la boîte noire individuelle (l'habitus), elle-même située dans l'espace concurrentiel du «champ littéraire» dont toutes les positions contribuent, à un moment donné, à déterminer en partie

l'espace des possibles littéraires (style, hiérarchie des genres, consécration par les prix) ?

Mais une telle démarche nécessite de rompre avec tout l'impensé véhiculé par les termes dans lesquels on prétend poser les questions. Ainsi, l'expression «le secret de la création» elle-même, transpire-t-elle une mystique de l'écriture qui, à la façon du fétichisme du manuscrit, du nom du maître et de ses petites manies, se retrouve à l'état latent (sans volonté de leur part, sans doute) dans le questionnaire de Pasquali et Bridel. Comment, dès lors, n'être pas pris dans l'objet qu'on croyait prendre pour objet ?

## A la recherche du secret de la création

En bref, deux présupposés auraient gagné, me semble-t-il, à être explicités et interrogés eux-mêmes avant de devenir à leur tour des instruments d'interrogation. D'abord, le présupposé de l'importance des «circonstances» scripturales, selon lequel le «secret de la création» serait à rechercher dans l'acte psychophysique d'écriture et son «moment». Ensuite, celui, encore vivace, d'une sociologie archaïque selon laquelle la situation de l'écrivain se laisserait saisir à travers ses rapports *personnels* avec l'éditeur, les critiques, ou par ses droits (choix du papier !) et devoirs (séances de signatures, etc).

Non que ces deux points d'appui soient absurdes ou sans pertinence. Mais, prisonniers de leur cadre, on se condamne à n'observer que des manifestations visibles (qui n'épuisent pas le «secret de la création», si secret il y a) et à lâcher la proie pour l'ombre. La seule composition d'une phrase relève en effet de contraintes, de possibles et d'écarts (internes aussi bien qu'externes) qui n'apparaissent ni dans l'acte d'écriture tel que l'appréhende le questionnaire (position du corps, habits, horaire), ni dans les coups de fil à l'éditeur, et qui échappent même partiellement à la conscience. Il faudrait pour cela d'autres biais de recherche qu'un questionnaire «individuel».

L'ouvrage, pourtant si riche d'informations et d'hypothèses, souffre ainsi de soumettre aux écrivains des questions qui n'ont pas été au préalable suffisamment soumises à la question... Ce dont témoignent les fantaisies heureuses de certaines réponses, écarts et détours habiles à refuser l'image fétichisante que le questionnaire leur donne d'eux-mêmes et de l'écriture: «*Vous croyez ? Pour qui me prenez-vous ? Vous plaisantez ? Ha, ha, je m'en fiche*» (écrit Zufferey). Dérobades ou silences bienvenus: nul doute, les écrivains respirent encore !

Jérôme Meizoz