

Domaine Public

DP

JAA
1002 Lausanne

18 août 1994 – n° 1178
Hebdomadaire romand
Trente-et-unième année

M. Stich ne voit pas plus loin que le bout de son boulier

Voilà neuf mois qu'Otto Stich s'oppose publiquement à son collègue Ogi sur les conséquences pour le budget fédéral du percement de deux tunnels alpins. En novembre de l'année dernière, ce sont les hauts fonctionnaires de son département qui plaidaient en faveur d'un report de la construction du tunnel du Lötschberg. Et depuis, à intervalle régulier, la même proposition revient, pour finalement se transformer en feuilleton estival.

Notre ministre des finances a raison de se faire du souci, car personne ne peut prédire avec certitude la rentabilité des deux nouvelles lignes ferroviaires que la Suisse s'apprête à construire. C'est une entreprise de longue haleine dont les premiers éléments n'entreront en service que dans une bonne dizaine d'années. Durant cette période, les transports continueront-ils de croître selon le scénario prévu à l'époque? Les impulsions des gouvernements seront-elles suffisantes pour encourager le rail par rapport à la route? L'Union européenne parviendra-t-elle à intervenir efficacement dans le secteur des transports, où elle s'est souvent heurtée jusqu'à présent aux oppositions nationales, elles-mêmes nourries par le secteur atomisé mais aux moyens d'action spectaculaires des transporteurs routiers? La rentabilité de nos tunnels dépendra en grande partie des réponses à ces questions. Et il est bien sûr rageant d'en être réduit à payer des infrastructures coûteuses sans être en mesure de s'assurer de leur bonne utilisation. Mais c'est volontairement et en pleine connaissance de cause que la Suisse s'est mise dans cette situation: en décidant unilatéralement de percer des tunnels, en les inscrivant dans des accords internationaux pour refuser ensuite un rapprochement avec l'Union européenne. La France et l'Autriche ont joué plus fin: l'Union européenne participera à leurs investissements et, de l'intérieur, ces deux pays pourront influencer la politique des transports du club dont ils font partie.

Ces questions, ces interrogations, au demeurant connues au moment du vote, ne sauraient à elles seules justi-

fier un retard dans la construction de la nouvelle ligne du Lötschberg. En premier lieu par simple honnêteté: si elles ont été présentées à l'époque comme complémentaires et toutes deux indispensables, sous forme d'un «paquet» confédéral, il serait pour le moins léger de prétendre aujourd'hui que les arguments d'hier étaient erronés. Et s'ils l'étaient, c'est l'ensemble de la question qui doit être revue; car Otto Stich est ministre des finances avant d'être ingénieur en transports. Il faut aussi se demander s'il est opportun de créer un nouveau différend avec l'Union européenne, avec laquelle nous sommes liés par l'Accord sur le transit. Les deux transversales alpines sont précisément décrites dans ce texte, avec la durée des travaux et la date prévue de leur entrée en service.

Cela dit, c'est l'ensemble de notre politique de transit qui est à redéfinir, tant au plan interne qu'avec l'Union européenne. Et dans ce contexte le calendrier des travaux de percement des tunnels alpins peut évidemment être rediscuté. La Suisse est en effet doublement isolée dans sa politique des transports par rapport à ses voisins: par la limite des 28 tonnes et par l'interdiction de transit qui entrera en vigueur dans une dizaine d'années. Et ces deux mesures ne sont pas les plus efficaces qui puissent être imaginées pour nous protéger des nuisances du trafic sur le plan interne: la question du trafic de transit réglée par ailleurs, il est probable que la limite de 28 tonnes est contre productive; l'interdiction de transit est sans effet sur le trafic interne, bien plus important que le trafic de transit dans la zone alpine.

Des solutions nouvelles doivent être trouvées, qui nécessitent que soient abandonnées les positions de principe trop souvent défendues par les camionneurs et les défenseurs de l'environnement. La discussion doit être générale et ouverte. Mais ce domaine n'entre pas dans les attributions du département d'Otto Stich. Et Adolf Ogi n'a plus la crédibilité nécessaire à ce genre de mission. Voilà bien la première question à régler.

D'autres idées d'économies

(pi) La décision de construire deux nouvelles lignes de transit à travers les Alpes relève de la politique, donc de l'irrationnel. Les mêmes objectifs auraient pu être atteints autrement, à moindre coût.

CALENDRIER

Le peuple a accepté en septembre 1992 avec 63,6% de oui la construction de deux nouvelles lignes de transit à travers les Alpes. En décembre de la même année, le parlement approuvait l'Accord sur le transit entre la Suisse et la Communauté européenne dans lequel la Suisse s'engage à construire les deux nouvelles lignes, en précisant notamment leur tracé, la durée des travaux et la date d'ouverture au trafic des «premiers éléments du nouveau réseau de transit» (2005). En février 1994, peuple et cantons acceptent l'initiative des Alpes, interdisant tout trafic marchandise de transit dès février 2004.

Cette date pourrait concorder avec la mise en service du Lötschberg si les travaux débutaient sans retard.

Le dimensionnement des tunnels. Les nouvelles lignes sont dimensionnées pour pouvoir transporter des camions de 4 mètres de haut chargés sur des wagons, comme le tunnel sous la Manche. Des économies importantes pourraient être réalisées en adoptant des gabarits plus modestes, par exemple ceux nécessaires au transport de conteneurs ou de caisses mobiles chargés sur train, ce qui devrait constituer l'essentiel du trafic à travers les Alpes. Le chargement de camions entiers devrait peu à peu disparaître avec le développement des techniques modernes de ferroutage. Et les quelques camions restant pourront toujours être transportés par les tunnels actuels, dont plusieurs ont été à grand frais redimensionnés à cet effet. (L'adoption de ce gabarit entre la France et l'Angleterre est justifié dans la mesure où, à part les ferries, c'est le seul lien entre les deux pays.)

La capacité des lignes. La principale justification pour la construction des nouvelles lignes de transit est la capacité. Or une utilisation plus judicieuse des infrastructures existantes permettrait d'augmenter considérablement le tonnage transporté par le rail. A commencer par la suppression des poids morts que sont les camions chargés sur les trains, au profit des conteneurs ou des caisses mobiles. Mais aussi en adoptant d'autres systèmes de sécurité que l'actuel, qui découpe le réseau en sections de quelques kilomètres. Avec ce système, la distance entre les trains est de plusieurs kilomètres. Elle pourrait être diminuée en adoptant le système de sécurité des TGV, du tunnel sous la Manche ou des métros, qui autorise théoriquement le passage de plus d'un train par minute. A titre d'exemple, la ligne du Gothard est saturée avec 250 trains par jour; sous la Manche, il pourra en circuler près de 1500.

Le prix du transport. Le transport d'un conteneur à travers la Suisse est subventionné à raison de 450 francs environ. On peut supposer qu'un camion génère des coûts non couverts pour une somme équivalente. Il est évident que cet abaissement artificiel des coûts du transport favorise la mobilité au détriment de la production proche du lieu de consommation. Alors que des prévisions aussi précises que contradictoires existent sur la quantité de tonnes qui passeront à travers les Alpes dans cinq, dix ou vingt ans, aucune étude sérieuse n'a jamais été rendue publique sur l'élasticité de la demande de transport: à quelle diminution de trafic mar-

chandise faut-il s'attendre avec une augmentation x de son coût? A noter d'ailleurs que l'Union européenne et la Suisse suivent deux politiques contradictoires à l'aveugle: d'une part, elles augmentent la capacité de transport; d'autre part elles affichent leur volonté de réduire la part des coûts non couverts du trafic, donc d'augmenter le prix des transports. ■

GOUVERNER EFFICACEMENT

Tilbourg (NL) et Berne (CH)

(c/p) Tilbourg est une ville des Pays-Bas d'environ 200 000 habitants. Le chômage y est supérieur à la moyenne nationale en raison des modifications structurelles qui frappent l'industrie locale. Depuis 10 ans, la ville est gérée comme une entreprise: elle a assaini une situation fortement obérée et réalise des excédents de recettes qui profitent aux contribuables. La ville fonctionne comme une entreprise de services constituée en holding dont les filiales sont les œuvres sociales et la culture, les constructions, l'environnement, l'administration générale, les pompiers et l'encouragement à l'occupation, soit six entreprises filles.

Inutile de préciser que ce modèle a passé les frontières. A Berne, tant pour la ville fédérale que pour le canton, des recherches d'application sont en cours. Le dernier numéro de la revue théorique du PSS *Rote Revue* publie une interview de Peter Tschanz, adjoint de direction auprès du maire socialiste de Berne. Il est responsable d'un projet de nouvelle administration de la ville. Le modèle est celui de Tilbourg ainsi que les idées du *New Public Management (NPM)*. Il faut réduire les coûts tout en augmentant l'efficacité.

Simultanément, les autorités cantonales et l'Union des communes bernoises mettent en œuvre une étude pilote pour rapprocher les autorités des citoyens, augmenter l'efficacité et appliquer les principes de l'économie d'entreprise. Sept communes, dont la moins peuplée compte 1128 habitants et la plus peuplée 11 600 habitants, tentent de répondre au défi. Il est aussi question de Tilbourg et du *NPM*. ■

Des oppositions surmontables

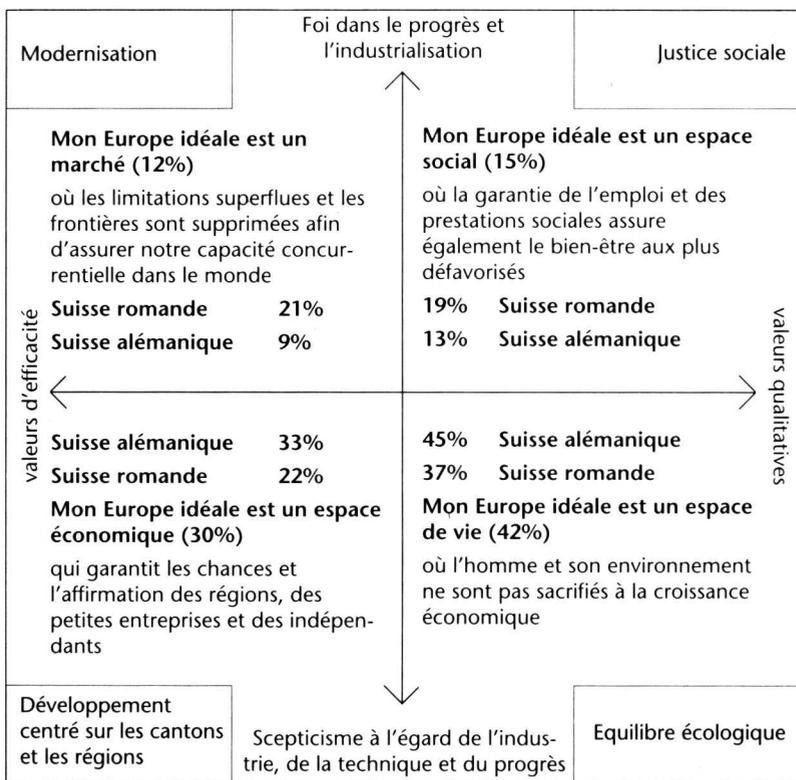
(jd) Adhésion à l'Espace économique européen, initiative des Alpes, casques bleus: après chacune de ces votations, l'analyse spontanée et superficielle a privilégié le fossé qui sépare Alémaniques et Romands lorsqu'il s'agit de définir nos rapports avec l'Europe et le monde. Les premiers fermement attachés à la neutralité et opposés à un engagement plus marqué de la Suisse sur la scène internationale, les seconds ouverts au nouvel ordre continental et partisans d'une solidarité ac-

périphéries alémaniques est beaucoup plus significatif que celui, trop hâtivement affirmé, entre Romands et Alémaniques.

Plus que la langue ou le positionnement sur un axe progrès-conservatisme, c'est un ensemble de deux dimensions qui détermine la position des Suisses à l'égard de l'Europe et définit quatre attitudes de base (voir graphique). Cette multipolarisation de l'opinion indique une majorité potentielle en faveur de l'intégration de la Suisse, pour autant que les thèmes de l'écologie et de la justice sociale prennent une place plus importante dans le débat interne sur l'Europe et dans d'éventuelles négociations avec l'Union. Serait alors isolé le camp de ceux qui persistent à croire que la Suisse peut continuer à jouer en solitaire.

L'analyse est intéressante parce qu'elle met en lumière deux erreurs à éviter désormais dans le débat sur les relations de la Suisse avec l'Europe: celle qui consiste à réduire l'enjeu européen à son aspect essentiellement économique, comme ce fut le cas dans la campagne sur l'EEE; et celle qui, prétextant l'échec de l'EEE, valorise la temporisation et le silence dans l'espoir que l'opinion publique, pour autant qu'on ne l'agace pas avec ce sujet, évoluera naturellement avec le temps — voir l'attitude actuelle de la plupart des partis politiques.

S'il paraît aujourd'hui vain de vouloir forcer une décision — adhésion à l'Union ou à un hypothétique Espace économique —, par contre un travail d'explication sur le terrain portant sur l'avenir de la Suisse et sur les valeurs à construire et à défendre dans le cadre d'une collaboration avec l'Europe pourrait se révéler fructueux. ■



tive. Cette appréciation sommaire est très probablement dictée par l'infographie largement diffusée par les médias et qui présente la Suisse en deux couleurs en fonction des résultats cantonaux.

Fin juillet, deux chercheurs zurichois ont proposé des résultats plus nuancés qui font un sort au trop fameux «Röstigraben» et ouvrent des perspectives nouvelles au débat politique sur nos relations extérieures.

Sur la base des trois votations précitées et d'autres objets soumis au suffrage populaire depuis 1984, ainsi que d'un sondage auprès de 2000 personnes dans douze régions représentatives du pays, les chercheurs constatent une grande stabilité des motivations de l'électorat dès lors que sont en jeu nos rapports avec l'Europe et le monde. Des motivations qui cependant ne trouvent pas leur origine dans les clivages linguistiques. Ainsi l'antagonisme entre les centres urbains et les

RÉFÉRENCE

Hans-Peter Meier-Dallach et Rolf Nef: *Europabilder*, étude financée par le Fonds national suisse de la recherche scientifique.

La Suisse, l'Europe et DP

Que signifient les accords bilatéraux avec l'Union européenne que l'on désire conclure? Quelle est la stratégie du Conseil fédéral? Deux initiatives, pro et anti européennes, sont déposées, quand seront-elles soumises au peuple et avec quel accompagnement. A la veille des élections fédérales les partis seront-ils en mesure de définir une position claire, du moins ceux qui prônent un rapprochement avec l'Europe?

Autant de sujets d'actualité. DP y consacrera, à la suite d'une journée d'étude consacrée à ces thèmes, une série d'articles.

La roue et la tranchée

PROGRAMMES EUROPEÛNS

Le programme européen de recherche et de développement technologique de quelque 16 milliards de francs stimule les recherches dans les domaines des technologies de l'information et de la communication, de l'industrie, de l'environnement, des sciences de la vie, de l'énergie non nucléaire, etc., alors que le programme de formation de près de 2 milliards de francs succède aux encouragements à la mobilité symbolisés par le programme Erasmus.

(jcf) Dénonciation des immobilismes, appel à l'efficacité, mises en garde financières, les récents Dies académiques et autres festivités universitaires se suivent et se ressemblent. La Conférence universitaire suisse (CUS), qui célébrait dernièrement à Genève ses 25 ans d'existence, n'a pas failli à ce nouveau rituel. Le secrétaire d'Etat Ursprung a fait dans la provocation où il excelle, en suggérant entre autres solutions de confier à la Conférence des directeurs cantonaux de l'Instruction publique les missions que la CUS ne parvient apparemment pas à remplir. Et Barbara Haering, présidente de la commission du Conseil national pour la science, la formation et la culture, a précisé que l'enseignement supérieur n'était plus une priorité pour le parlement, tout en réclamant une meilleure prise en compte par les hautes écoles des problèmes du pays.

La part des finances

Les difficultés financières n'expliquent qu'en partie ces critiques. Un climat de méfiance s'est installé entre les hautes écoles et les politiques, au plan cantonal comme à Berne. Plus généralement, l'opinion publique semble moins attendre aujourd'hui de la science et de la formation universitaire, peut-être dans la mesure où les universités accueillent un plus grand nombre d'étudiants. Pendant longtemps les Suisses ont vécu dans l'idée que la seule richesse du pays résidait dans sa matière grise. Et les chercheurs ont demandé qu'on leur fasse confiance, prétendant que la bonne recherche se défend d'elle-même. Le discours officiel sur ce point paraît donc se modifier, en contradiction par ailleurs avec la volonté des autorités de revitaliser non seulement l'économie suisse, mais ce que j'appellerai, pour faire court, le civisme du pays. Bousculés et désorientés au même titre que les électeurs, les parlementaires font preuve en ce domaine, comme dans bien d'autres, d'un manque certain de cohérence.

Mais les difficultés financières ont leur part dans les problèmes actuels, ou dans la façon de les aborder. En approuvant, il y a quelques semaines, un crédit d'engagement de 554 millions de francs pour la période 1996-2000, afin de permettre à la Suisse de négocier sa participation aux programmes technologiques européens (y compris plus de 75 millions pour les réseaux d'échanges et de formation des jeunes comme Socrate, Leonardo da Vinci et Jeunesse pour l'Europe), le Conseil fédéral a donné un signal très clair à l'Union européenne. Cette bonne décision politique a été critiquée, notamment par l'industrie chimique, peu intéressée, et par cinq prix Nobel. Car la participation au quatrième programme-cadre

européen, si nos négociateurs à Bruxelles l'obtiennent, ne profitera pas également à toutes les branches de l'industrie et de la recherche, et il faudra bien compenser par des redistributions internes l'effort spécialement consenti pour développer la recherche-développement dans les domaines que l'Union européenne considère comme prioritaires.

Lors de sa réunion de Genève, la CUS a pris une série de décisions importantes concernant la période de subventionnement fédéral des universités pour 1996-1999 (Loi sur l'aide aux universités). Tenant compte de ses multiples engagements, le Département fédéral de l'Intérieur proposait des subventions dites de base se montant à 15.8% en moyenne des dépenses d'exploitation. La CUS, considérant les réductions budgétaires cantonales et fédérale de ces dernières années, demande 20% et un rattrapage, ce qui fait grimper l'addition à près de 3 milliards, soit quelque 600 millions de francs de plus par rapport à l'exercice qui s'achève. On peut penser que cette revendication reflète la volonté des chefs de département cantonaux de l'Instruction publique, qui contrôlent désormais la CUS, d'obtenir de la Confédération un engagement accru autant que la défense des intérêts de la recherche et de la formation supérieure.

Une volonté de collaboration sur le papier

Pour augmenter la pression, la CUS présente, à l'appui de cette perspective financière, un plan de développement quadriennal des hautes écoles aux intentions particulièrement offensives, puisque pour l'essentiel, et comme ce fut le cas jusqu'ici, les enseignements nouveaux seront créés avec l'argent supplémentaire qui est attendu de la caisse publique. La volonté de collaboration et de répartition des efforts, comme le réclament les politiques, existe entre les hautes écoles, au moins sur le papier. Le plan quadriennal prétend avancer quelques propositions à ce sujet, mais il en lie la réalisation à un effort qui paraît disproportionné à la situation financière des cantons et de la Confédération. La discussion sera difficile et les parlementaires auront de quoi dénoncer à nouveau certains trompe-l'œil et quelques rêves des hautes écoles, si celles-ci ne parviennent pas à mieux réallouer et réorienter leurs ressources, selon un calendrier précis et des procédures sérieuses.

Ces mêmes parlementaires ont également à examiner maintenant la loi sur les hautes écoles spécialisées (HES). La situation financière de la Confédération ne permettra qu'un développement limité de ce nouveau secteur de la formation supérieure. Sur une cinquantaine de prétendants, une dizaine d'établissements

LA CONFÉRENCE UNIVERSITAIRE SUISSE

comprend maintenant un comité politique composé de chefs des départements cantonaux de l'Instruction publique.

Une grande occasion de revitalisation économique et culturelle est-elle en train d'être gâchée ?

sements seulement seront retenus; avant tout dans le domaine des sciences de l'ingénieur, et l'on peut craindre que les prétentions à l'excellence formulées récemment par Jean-Pascal Delamuraz ne doivent attendre des temps meilleurs. Le projet de loi consacre le point de vue de l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail. Aucune disposition précise n'est avancée à propos de la collaboration avec les hautes écoles, notamment en matière de recherche, d'échanges, d'équivalences, et la commission fédérale des HES envisagée restera apparemment un instrument entre les mains de l'Office. Une grande occasion de revitalisation économique et culturelle est-elle en train d'être gâchée ? On peut en tous cas s'interroger à la lecture d'un texte qui porte davantage la marque des affrontements interdépartementaux qu'il ne traduit une politique nouvelle. Le projet offre donc au parlement l'occasion, sur un point précis, d'améliorer l'efficacité du système universitaire suisse.

Ce dernier souffre d'un déséquilibre institutionnel qui est bien connu, puisque la Confédération ne dispose de moyens d'action que dans des domaines ponctuels, comme ceux de la recherche, des formations professionnelles ou de la médecine. A défaut d'une modification constitutionnelle, qui pourrait prendre place dans le cadre d'une nouvelle

et hypothétique refonte de la loi fondamentale, les acteurs sont condamnés à s'entendre, au travers d'un ensemble d'institutions boiteuses et compliquées (voir DP n° 1132 du 24 juin 1993), mais qui sont tout aussi boiteuses et compliquées dans les grands pays qui nous entourent. Cette recherche d'un nouveau fédéralisme en matière d'enseignement est menacée actuellement par deux dangers, la réduction du problème à ses aspects financiers (faire des économies) et les affrontements institutionnels, comme par exemple celui que le secrétaire d'Etat Ursprung se propose maintenant de susciter en opposant la Conférence universitaire suisse et la Conférence des chefs de département de l'instruction publique.

Pour éviter la guerre de tranchées faut-il vraiment réinventer la roue ? Les organes de réflexion, le Conseil suisse de la science par exemple, pourraient être investis d'un mandat et s'inspirer aussi des solutions étrangères, qui permettent d'améliorer la formation supérieure et la recherche, domaines dont nous n'avons de toute façon pas à rougir en comparaison européenne. La question mérite d'autant plus d'être posée qu'en l'état de blocage de la politique extérieure, la formation et la recherche sont un des rares dossiers européens que nous pouvons espérer faire aboutir rapidement. ■

Mieux vaut l'espéranto que l'anglais

RÉFÉRENCE

Claude Piron, *Le Défi des langues*, L'Harmattan, 1994.

L'auteur, ancien traducteur aux Nations unies, enseigne actuellement à la faculté de psychologie et des sciences de l'éducation de l'Université de Genève.

(jg) L'anglais, c'est simple, on se débrouille toujours. Et pour apprendre une langue, un séjour linguistique d'une année suffit. Après, on en sait suffisamment pour se débrouiller dans la vie professionnelle... voilà un florilège d'idées toute faites qui sont pulvérisées dans un livre réconfortant pour tout individu faiblement doué pour la pratique des langues. Un premier constat: l'enseignement des langues est un immense gâchis. Une somme considérable d'argent, d'efforts et de temps est consommée chaque année dans les écoles pour un résultat extraordinairement limité.

Apprendre une langue étrangère est très difficile, et l'anglais est particulièrement compliqué. Selon l'auteur, qui a un passé de professeur de langues et de traducteur professionnel, l'idiome d'Agatha Christie n'est pas facile. Le vocabulaire anglais est immense. Des mots d'origine romane font sans cesse double emploi avec des termes issus de l'espace germanique. L'utilisation de l'un plutôt que de l'autre tient de l'usage ou du contexte. Ainsi des mots *liberty* et *freedom*, qui ont la même signification, mais qui ne s'utilisent pas indifféremment... De plus, la grammaire floue, les innombrables idiotismes, la

prononciation complexe en font une langue mal adaptée à la communication internationale.

L'hégémonie actuelle de l'anglais est donc antidémocratique. Les locuteurs dont c'est la langue maternelle et ceux qui ont pu l'apprendre facilement, car leur langue maternelle a la même structure, sont très favorisés. L'auteur cite quelques exemples convaincants de forums internationaux où 90% des intervenants étaient de langue maternelle anglaise, les autres n'osant pas se lancer...

Au fur et à mesure de la lecture de ce livre stimulant, on est saisi par la perplexité et on se demande quelle peut bien être la solution. Eh ! bien, Claude Piron propose l'espéranto, la langue inventée à Bialystok par Zamenhof qui trouvait un peu compliqué de devoir parler dans la même ville le polonais, le russe, l'allemand et le yiddish.

L'auteur est très convaincant. Il explique fort bien que l'espéranto, facile à apprendre, pourrait constituer une *lingua franca* très supérieure à l'anglais, en ayant le mérite de mettre tout le monde sur un pied d'égalité – ce n'est la langue maternelle de personne –, et cela ne dispenserait pas d'apprendre la langue de l'autre. On ne peut s'empêcher de penser en refermant ce livre passionnant que nos pays ont décidément fait tout faux dans leur conception de l'usage et de l'apprentissage des langues depuis une centaine d'années ! ■

Les Etats font la loi, puis ils la contournent

Avec cet article, nous terminons la série que René Longet a consacrée au suivi de Rio et aux instruments internationaux de protection de l'environnement (voir DP n° 1168, 1171, 1173, 1176 et 1177).

DÉCHETS

La convention distingue plus de quarante catégories de déchets dangereux, résultats de la production, de la préparation ou de l'utilisation de produits pharmaceutiques, phytosanitaires, de traitement du bois, de solvants, de sels de trempe, d'huiles minérales, de produits chlorés, de résidus de raffinage, de pigments, de colles, de plastifiants; la liste énumère aussi une quinzaine de métaux toxiques, le cyanure, l'amiante, des acides, le phénol, etc. Toutes ces substances demandent des traitements spéciaux, dans des installations dont les pays du tiers monde, voire de l'Est, sont généralement dépourvus.

Il se produit dans le monde annuellement près de 400 millions de tonnes de ces déchets; les Etats-Unis sont responsables du 80% de la quantité totale.

(*rl*) Dans les années 80, divers scandales ont mis en évidence le développement d'un étrange commerce, qui risquait de prendre une grande ampleur: le transport de déchets toxiques des pays industrialisés vers le tiers monde et l'Europe de l'Est. On se rappelle l'odyssée des fûts de dioxine provenant de l'accident de Seveso (1976), retrouvés en Afrique après une longue recherche. Devant le développement des exigences techniques dans les pays industrialisés, il devenait très intéressant de chercher des lieux de décharge dans des Etats plus laxistes... D'autant plus que la pratique du déversement en mer était elle aussi de moins en moins admise; le risque était grand de voir les pays pauvres de la planète devenir la poubelle du monde industrialisé.

C'est sous l'égide du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) qu'après deux ans de négociations fut signée en mars 1989 la Convention de Bâle; la Suisse, et en particulier le Genevois Alain Clerc, à l'époque sous-directeur de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, prit une grande part à l'élaboration de ce texte.

La convention prévoit que chaque Etat veille à ce que la production de déchets soit réduite au minimum, et qu'il existe des installations adéquates et contrôlées d'élimination, en principe dans le pays de production. L'importation ou l'exportation n'est pas admise en direction d'Etats non parties à la convention, ou qui interdisent de manière générale de telles importations (les Etats africains ont conclu en 1991 la Convention de Bamako interdisant toute importation en Afrique; à ce jour plus de 80 pays ont édicté de telles dispositions).

Transport et élimination, ou récupération, doivent être réalisés de manière à respecter la santé humaine et l'environnement; à cet effet, pour qu'un transport puisse être autorisé, il faut que soient données des indications certifiées sur les motifs du transport, les moyens de transport, l'assurance contractée, le conditionnement, le type de déchets et leur origine, l'étiquetage, le mode d'élimination prévu, les contrats conclus à cette fin. La convention prévoit également l'instauration d'une coopération internationale comportant échange d'informations, transfert de technologies et formation d'experts.

En l'absence de notification au pays d'importation ou d'accord de ce dernier, le mouvement est illicite, de même s'il n'est pas conforme aux documents présentés. Toute violation des règles définies dans la convention doit être considérée par les Etats comme une infraction pénale. De plus, en cas d'infraction, il appartient à l'Etat d'exportation de veiller à ce que l'exportateur réimporte les déchets.

Malgré l'existence de ce texte, ces cinq dernières années, les mouvements de déchets illégaux ont concerné près de 200 millions de tonnes, soit 40 millions de tonnes annuellement, de plus en plus vers l'Est (l'Albanie par exemple). Une des difficultés d'application de la Convention de Bâle réside dans le détournement par les Etats eux-mêmes, quand ils donnent des autorisations trop facilement ou ne peuvent, ou ne veulent, effectuer tous les contrôles prévus. Il est également très difficile de vérifier dans chaque Etat le suivi des engagements pris. Actuellement, le prétexte aux mouvements des déchets est de plus en plus le recyclage. 17% des déchets de cuivre de l'Union européenne vont en Inde; le Pakistan reçoit 75% des déchets de zinc et 15% de l'aluminium recyclé européens.

Pour mettre fin à cette situation, la deuxième conférence des Etats parties de la convention, tenue en mars 1994, a décidé d'interdire avec effet immédiat tout mouvement de déchet au départ des pays de l'OCDE à destination d'Etats non membres de l'OCDE; un délai jusqu'à fin 1997 est accordé pour les mouvements effectués en vue du recyclage, avec un dispositif de contrôle strict concernant les catégories, les qualités, les procédés employés, à effectuer par le secrétariat de la convention. La Conférence a également décidé l'établissement de centres régionaux de formation et de transfert de technologies, ainsi que la mise sur pied d'un système de surveillance mondial des déchets. Un protocole prévoira les règles de responsabilité et d'indemnisation des dommages résultant de mouvements transfrontaliers de déchets.

La convention est entrée en vigueur en mai 1992 et lie actuellement 64 Etats. Malheureusement, de nombreux et importants producteurs de déchets ne l'ont pas encore ratifiée, comme l'Union européenne ou les Etats-Unis. ■

Petit pays, grandes régions

(jg) Quelques comparaisons internationales ne sont pas inutiles pour mettre en perspective la situation de nos grandes régions publiques, les PTT et les CFF. *Fortune* (n° 17, 22 août 1994), toujours bien informé, vient de publier des statistiques fort intéressantes concernant les activités de service.

Nos chemins de fer sont au 42^e rang mondial des entreprises de transport, toutes catégories confondues (aviation, fret, etc). Dans le transport par rail, les CFF sont au 8^e rang mondial et au 4^e rang européen.

Principales compagnies de chemin de fer dans le monde en 1993

Compagnie	Pays	Revenu (mio \$)	Profit (mio \$)
East Japan	Japon	21'717	525
Central Japan	Japon	10'322	242
West Japan	Japon	10'281	289
SNCF	France	9'347	-1'360
DB	Allemagne	8'695	-5'718
Kinki Nippon	Japon	8'070	38
BR	GB	4'663	-163
CFF	Suisse	4'248	-66

Les compagnies japonaises sont toutes privatisées. Elles possèdent également des centres commerciaux et des immeubles de bureaux. D'autre part la densité automobile est infiniment plus faible au Japon qu'en Europe. Le chemin de fer y reste de loin le principal moyen de transport. Cette situation favorable au rail explique les profits des sociétés nippones. Le déficit des chemins de fer allemands représente tout simplement la plus grosse perte d'une entreprise dans le monde en 1993 ! Les CFF sont de très loin la compagnie au revenu le plus élevé compte tenu du bassin de population desservi. Ces résultats permettent de relativiser le coût élevé des transversales ferroviaires et de Rail 2000. Ils sont destinés à une compagnie qui est une des premières du monde et au pays qui reste, et de beaucoup, le principal consommateur du transport par rail.

Les données concernant les PTT sont plus difficiles à interpréter, car la plupart des pays ont maintenant séparé l'activité postale presque toujours déficitaire et les télécommunications souvent génératrices de bénéfices. Nous nous en tiendrons aux chiffres pour

Ligue romande

La Ligue Romande existe. Elle a son siège à Tavannes, dans le Jura Bernois. Elle collabore avec Geneviève Aubry, conseillère nationale, elle aussi domiciliée à Tavannes, pour la récolte de signatures d'une nouvelle initiative visant à régler l'immigration.

l'Europe publiés par le magazine américain.

Postes et Télécom en Europe en 1993

Compagnie	Pays	Revenu (mio \$)	Profit (mio \$)
Bundespost*	RFA	35'670	-1'737
France Telecom	France	22'421	848
British Telecom	GB	20'570	2'657
Telefonica	Espagne	10'191	756
PTT*	Suisse	9'101	128
Royal PTT*	Pays-Bas	8'744	962

* poste + télécom.

Les résultats néerlandais sont brillants. La géographie du pays et la concentration de la population rendent les services postaux moins chers. La distribution d'une lettre dans le val Bregaglia est une opération plus coûteuse que la remise d'un pli dans un village de la Frise. Il n'empêche que ces chiffres sont une indication supplémentaire de la densité incomparable des prestations assurées en Suisse par le géant jaune et sans doute aussi des restes de sa lourdeur bien connue ! ■

MÉDIAS

Familièrement les Zurichois disent «la vieille tante» lorsqu'ils parlent de la *Neue Zürcher Zeitung*. Les spécialistes du marketing de la publication préféreraient que l'on dise «la vieille dame». Ce journal, fondé en 1780, n'a vu que deux fois son tirage légèrement régresser, en 1860 et en 1940. Ce succès ne l'empêche pas de diversifier sa production. C'est ainsi le premier journal suisse à grouper environ 10 000 pages publiées en 1993 (sans la bourse) sur un CD-ROM. Au surplus, il est possible de prendre connaissance de l'édition du jour sur son ordinateur à partir de six heures du matin dans la banque de données électroniques Data-Star.

La collaboration de l'émission *Kassensturz* de la télévision de la Suisse alémanique, du journal *K-Tip* qui lui est proche, de la Fondation suisse pour la protection des consommateurs et de la Fondation allemande Warentest provoque le mécontentement des autres organisations de consommateurs et de consommatrices peu habituées à la concurrence massive.

La page «Médias et Marketing» du vendredi vient de prendre sa vraie dimension dans le *Journal de Genève et Gazette de Lausanne*. Elle est rédigée en collaboration avec l'hebdomadaire alémanique *Werbewoche*.

IMPRESSUM

Rédacteur responsable:
Jean-Daniel Delley (jd)
Rédacteur:
Pierre Imhof (pi)
Ont également collaboré à ce numéro:
André Gavillet (ag)
Jacques Guyaz (jg)
Jean Kaempfer
René Longet (rl)
Charles-F. Pochon (cfp)
Composition et maquette:
Murielle Gay-Crosier
Marciano, Pierre Imhof,
Jean-Luc Seylaz
Administrateur-délégué:
Luc Thévenoz
Impression:
Imprimerie des Arts et
Métiers SA, Renens
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

«Quartier Terre»

RÉFÉRENCE

Michel Layaz, *Quartier Terre*, Lausanne, L'Age d'Homme, 1993.

Je feuillette les comptes rendus de la dernière livraison d'*Écriture* (mais trois mois du *Matin* auraient sans doute convenu encore mieux): qu'aime-t-on, aux bords lémaniques, en matière littéraire? Non la matière littéraire, mais les bords lémaniques: un bon livre, ici, est un livre qui ressemble au Dézaley. Or, qu'est-ce que le Dézaley? Une belle nature, que les humbles murets vigneron ont épousée et rendue authentique; la symbiose d'une terre, d'une lumière et d'un labeur séculaire; une muette patrie où l'Homme intemporel se mire vrai et profond. Bref, une idylle charmante et un peu naïve, dont les livres lémaniques sont requis de répéter l'évidence, en confirmation autochtone.

La littérature qui ressemble au Dézaley est ainsi la sécrétion d'une «*expérience de vie*»: elle sourd naturellement d'«*accord vécu avec les choses*» et s'alourdit à leur contact d'une «*grande densité humaine*». Aussi la reconnaît-on à ce signe curieux: elle n'a pas d'existence esthétique avérable. «*Pas d'effets de style, pas de trame narrative artificielle*»; c'est, aux antipodes de «*tant de glissements céliniens*», le murmure, tout au plus, de quelques «*approches balbutiées*», qui laissent «*filtrer beaucoup de silence*». Car «*il ne s'agit plus ici de littérature. Ni même de poésie. Mais de l'enjeu ultime d'une vie*».

«Les prisonniers de leur langue creuse»

Fort bien. Ce critique littéraire idéal-typique, imaginons-le maintenant confronté à *Quartier Terre*, de Michel Layaz. «*Aux livres, les mots!*», s'écrie l'un des personnages de ce bref premier roman, paru à l'Age d'Homme à la fin de l'an dernier. Voilà une prise de position anti-littéraire qui ne saurait manquer de plaire à notre critique; de même, il sera sans doute comblé par l'animosité que le narrateur de *Quartier Terre* réserve à tous ces «*garde-chiourme du savoir, prisonniers de leur langue creuse*», qui hantent les salons, «*grand luxe ou pas*», où l'on «*serre un peu les fesses, entre deux thés*». D'autant plus comblé que ce même narrateur, pour justifier ses anathèmes, peut se réclamer d'un «*atavisme campagnard*», et particulièrement d'un aïeul taciturne pour qui tout discours est «*délixirage*». Mais comme on voit, la méfiance à l'endroit du langage n'empêche pas ledit aïeul d'être «*un pionnier du mot-valise*», — c'est-à-dire d'aimer les mots, activement et malgré lui, au moment même où il professe les haïr.

Il y aurait bien une solution, pour échapper au paradoxe: ce serait de se taire. «*Apprendre à se taire, pour au moins cent cinquante ans, cent cinquante ans minimum! Le silence complet, plus un mot, plus une idée, plus une*

forme!» Car parler, si peu que ce soit, c'est nécessairement choisir la catastrophe: un mot «*de mal choisi, de mal atterri, (...) et bondissent les ennuis (...), les explications à la queue leu leu, les catastrophes avec, à proliférer, et tout qui s'enchaîne vite, alors on se dit, mais trop tard! qu'on aurait mieux fait de ne pas y toucher aux mots, sparadrap sur les lèvres*». Vaines parades, dès lors, le retrait dans la litote, le minimalisme des demi-silences, tels que les préconise l'ami de l'authentique. Tant qu'à enlever le sparadrap, autant vouloir joyeusement la Chute! Ce sera le parti pris de Michel Layaz, dans *Quartier Terre*.

Tout ou presque est digne d'indignation

Le roman évoque, à la première personne, quelques jours passés à Lausanne: entre deux missions humanitaires, le héros est quitté par une femme, prend le métro, vole un foulard dans un grand magasin, converse avec les cerbères commis à la répression de ce genre de délits, subit dans un bar les propos insipides des habitués, etc. C'est dire que l'intérêt du livre n'est pas dans l'anecdote rapportée, mais dans le regard qui la renouvelle; pour le narrateur de *Quartier Terre*, rien n'est jamais normal, en effet, ou banal; mais incongru, cocasse, souvent dérisoire — et digne, presque toujours, d'indignation. La réalité des hommes assis ne mérite pas qu'on la respecte; aussi est-elle ici emportée par un langage en crue, qui la dénature pour mieux la donner à voir, et en dénoncer les rassurants petits mensonges.

On pourrait se lasser de ce narrateur omniprésent, dont la verve bougonne rappelle parfois Cendrars, ou Céline. Mais voici qu'apparaît, dans la seconde partie du roman, un nouveau personnage: Iris. Des rituels étranges président à sa vie, où le héros est entraîné malgré lui. *Quartier Terre*, soudainement, change de cap, et donne la parole, longuement, à une héroïne romantique dont le récit, par sa tenue stylistique et sa flamboyance, puise au modèle flaubertien (le Flaubert de la *Tentation de Saint-Antoine*).

Michel Layaz est un écrivain qui en a lu d'autres et ne le cache pas. Le silence, désirable, ne lui fait pas honte de sa parole, qu'il abrite sous l'autorité tutélaire de la littérature. Son livre est un assentiment aux effets de style, aux tramés narratives — un *lieu de composition* (l'expression est de Jean Roudaut) où l'originalité surgit de la concurrence maîtrisée des rhétoriques et des situations. On le voudrait, ce livre, beaucoup plus long, afin d'éprouver dans leur vraie dimension les plaisirs polyphoniques dont il est la promesse. Vivement la suite!

Jean Kaempfer