

DP

# DOMAINE PUBLIC

**Analyses, commentaires et informations sur l'actualité suisse**

Indépendant, différent, réformiste depuis 1963

*En continu, avec liens et commentaires, sur [domainepublic.ch](http://domainepublic.ch)*

DP2238

Edition du  
11 mars 2019

DANS CE NUMÉRO

---

**CH-UE: un accord, ça se négocie, à l'interne comme à l'externe** (Jean-Daniel Delley)

Les syndicats prennent une lourde responsabilité en boycottant l'accord institutionnel avec l'Union européenne

**Transports: l'impasse du chacun pour soi** (Michel Béguelin)

Sans coordination, les programmes d'infrastructures Rail 2035 et Route 2030 risquent d'engloutir des milliards en vain

**Les initiatives populaires, otages d'un embrouillamini politico-judiciaire** (Pierre-Yves Bosshard)

A quel stade vaut-il mieux contrôler la conformité au droit d'une loi cantonale ou d'une initiative?

**Une Lausannoise journaliste vedette à «Libération»** (Pierre Jeanneret)

Nathalie Rouiller, «Portraits libérés», Lausanne, Favre, 2019, 126 pages, illustré

# CH-UE: un accord, ça se négocie, à l'interne comme à l'externe

Les syndicats prennent une lourde responsabilité en boycottant l'accord institutionnel avec l'Union européenne

Jean-Daniel Delley - 07 mars 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34701>

Dans ses relations avec l'Europe, la Suisse avance à reculons. Elle craint que l'accord institutionnel n'entame sa souveraineté et se barde de lignes rouges. Avant de s'engager, elle veut s'assurer des moindres détails du contrat et de leurs effets. Elle est tentée de jouer la montre: après le Brexit et les élections européennes, la situation pourrait être plus favorable. Toutes ces tergiversations traduisent plus un manque de confiance en soi qu'une souveraine assurance.

Il faut dire que le Conseil fédéral a donné le mauvais exemple. Désuni et donc incapable de défendre le résultat des négociations avec Bruxelles, il a botté en touche en ouvrant une procédure de consultation sur un texte considéré comme final par nos partenaires européens. Ce manque d'engagement de l'exécutif a évidemment stimulé les doutes et les réticences, les oui mais ([Economie suisse](#) et [Union patronale](#)) et les pas comme ça ([PDC](#) et [Usam](#)). A quoi il faut ajouter l'opposition catégorique de l'UDC (non à un accord-cadre) et de la gauche politique et syndicale (oui à un accord-cadre, mais pas sans protection des salaires).

Cette attitude timorée a pris une dimension quasi-pathologique. La crainte de

voir sa souveraineté écornée a fait perdre de vue à la Suisse les possibilités d'agir en toute souveraineté. Cet oubli se manifeste particulièrement à propos des mesures d'accompagnement.

Sur le principe de la protection des salaires - un salaire égal pour un travail identique sur le même lieu - l'unanimité est presque parfaite si l'on excepte l'UDC, qui comme sur tant d'autres dossiers s'est mise hors jeu, ainsi que les libéraux dogmatiques, tels [Avenir Suisse](#) et la [NZZ](#). [L'Union européenne](#) reconnaît également ce principe. Mais sa [directive](#) (art. 10) exige que les mesures de contrôle du respect de ce principe soient proportionnées et non-discriminatoires.

Une négociation est un échange et, par rapport au droit européen, la Suisse a obtenu des dérogations non négligeables et accepté des concessions qui sauvegardent l'essentiel. L'obligation d'annonce, actuellement fixée par la Suisse à 8 jours avant le début des travaux, serait ramenée à 4 jours, alors qu'elle n'est que d'un jour à l'intérieur de l'UE. Cette obligation resterait applicable aux seules branches considérées à risque. Le dépôt d'une caution, censée garantir le paiement d'une éventuelle amende en cas de non-respect des conditions

sociales et salariales, demeurerait exigible de la part des entreprises ayant déjà violé leurs obligations en Suisse. Enfin l'UE a confirmé l'exception concédée à la Suisse de limiter à 3 mois la durée du travail détaché, limitation fixée à 12 mois dans l'UE.

Les syndicats, suivis par le PSS, ne sont pas entrés en matière, refusant même de débattre entre partenaires sociaux. Cette position rigide condamne l'accord institutionnel dont l'acceptation populaire exige le soutien d'une large coalition.

La gauche joue certes son rôle en défendant les conditions de travail en Suisse. Mais elle faillit à sa mission en ne proposant aucune alternative. Car la détérioration de nos rapports avec l'UE, conséquence inévitable de l'échec d'un accord institutionnel, ne va servir ni la qualité des conditions de travail ni le maintien des emplois en Suisse. Le [PSS](#) semble maintenant vouloir assouplir sa position et se déclare prêt à chercher des solutions avec le PLR et le PDC.

Ces solutions existent ([DP 2234](#)), pour autant que la Suisse fasse usage de ses compétences propres, qu'elle

exerce sa souveraineté. La boîte à idées *Foraus* vient de le rappeler en énonçant [«10 propositions pour construire un consensus interne en vue d'un accord institutionnel»](#). L'UE n'accepte pas les mesures d'accompagnement helvétiques parce qu'elles discriminent les travailleurs et les entreprises européennes en les soumettant à des conditions plus sévères que celles en vigueur pour les salariés indigènes? Alors examinons comment parvenir à une égalité de traitement.

Par exemple, en renforçant la responsabilité solidaire de l'entrepreneur helvétique faisant appel à des travailleurs

détachés ou à des sous-traitants européens pour compenser l'affaiblissement de l'obligation de caution. Les contrôles effectués sur les travailleurs détachés sont-ils trop lourds comme nous le reproche l'UE? Le nombre de cas de *dumping* enregistrés par le Seco justifient néanmoins leur maintien. Mais plutôt que de les affaiblir, appliquons-les aux entreprises suisses. Etendons le champ d'application des conventions collectives de travail (CCT) aux secteurs sensibles à la pression sur les salaires. Imposons des contrats-types de travail là où, en l'absence de CCT, règne une sous-enchère salariale.

On aurait aimé entendre ces propositions dans la bouche des syndicats dès la fin des négociations avec Bruxelles. Au lieu de leur bouderie qui jusqu'à présent n'a pas fait avancer le dossier d'un pas. Des suggestions que le Conseil fédéral aurait également pu faire s'il avait assumé pleinement sa fonction directoriale.

Voilà donc matière à débattre et solutions à négocier, d'abord entre le patronat et les syndicats, avant que ne se forme une coalition de partis prête à soutenir le projet d'accord institutionnel tel que mis en consultation.

## Transports: l'impasse du chacun pour soi

Sans coordination, les programmes d'infrastructures Rail 2035 et Route 2030 risquent d'engloutir des milliards en vain

Michel Béguelin - 05 mars 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34696>

Autant le savoir: dans une quinzaine d'années, sur le Plateau suisse, nous risquons de devoir apprécier - ou subir - deux systèmes également numérisés de transports terrestres: d'un côté, des trains à deux étages plus ou moins longs, tous les quarts d'heure; de l'autre côté, souvent à proximité immédiate, les effets de six pistes d'autoroute parallèles aux voies ferrées.

Les deux systèmes vont bénéficier d'investissements d'infrastructures totalisant

officiellement 26,7 milliards de francs au moins (soit 11,9 pour [le rail](#) + 14,8 pour [la route](#)), sans compter les programmes imbriqués en cours de réalisation.

Curieusement, la complémentarité rail/route, unanimement célébrée, n'existe pas au niveau de ces investissements pilotés par le même département ([Detec](#)). Les projets s'additionnent de part et d'autre en toute indépendance. Et pourtant, le bon sens voudrait

l'établissement préalable d'une liste des complémentarités positives et négatives permettant ensuite de développer et d'exploiter toutes les synergies possibles entre les deux systèmes. Mais rien n'est fait dans ce sens. C'est le règne du chacun pour soi intégral.

### Investir dans les complémentarités

Le rail et la route souffrent d'un même défaut, l'exemple

parfait de la complémentarité négative: le *mélange des trafics de voyageurs et de marchandises*. Cette mixité diminue la capacité des infrastructures respectives et augmente les coûts d'exploitation de chacun des systèmes. L'exemple parfait de complémentarité négative.

Or rien n'est prévu pour détricoter ces deux trafics ou au moins pour esquisser des solutions dans ce sens. Alors que le trafic des marchandises est non seulement le plus approprié pour économiser des surfaces au sol mais aussi le plus facile à enterrer et à automatiser.

Le projet [Cargo Sous Terrain](#) existe depuis deux ans environ. Première réaction du Conseil fédéral: l'idée est excellente, mais la Confédération ne payera rien. Aujourd'hui, le projet privé avance. Cargo CFF et de nombreuses entreprises de camionnage et de logistique, en pleine complémentarité à cette occasion, sont partenaires. La première étape, qui prévoit l'aménagement du tunnel automatisé liant le nœud logistique de Härkingen (SO) à Zurich d'ici 2030, nécessitera trois milliards de francs.

Sur le même tronçon, le plus encombré du pays avec celui de Genève-Lausanne les deux Programmes de développement stratégique (Prodes) prévoient de leur côté un investissement total rail/route de l'ordre d'une quinzaine de milliards de francs d'ici 2040. Voilà un exemple parfait du cumul des

coûts et des nuisances pour la population (usagers et riverains), durant les longues périodes de travaux. En l'état actuel des projets, un gaspillage d'argent et surtout de précieux terrains est donc programmé.

Autre exemple de complémentarité sur le thème souterrain. Le trafic de *marchandises en transit*, qui encombre nos réseaux nationaux, devrait être transféré, au maximum des possibilités, sur le rail, par trains unifiés de 750 mètres. Avec les transversales alpines en service, près du tiers du parcours suisse s'effectue déjà en tunnels. Il reste à donner la priorité à ce transit européen en nombre de tracés sans arrêts sur notre territoire, afin de perturber le moins possible les circulations internes, aussi bien sur la route que sur le rail, et aussi pour diminuer les coûts d'exploitation.

Pour y parvenir, il faut ralentir la vitesse des *trains de voyageurs dans les tunnels* du Gothard/Monte-Ceneri - à l'exemple du [tunnel sous la Manche](#) - afin d'optimiser la capacité marchandises. Il s'agit de faire sur cet axe du Gothard exactement ce qui est prévu par Prodes Rail sur le tronçon Bienne-Olten, pour accroître cette même capacité de la ligne du Pied du Jura.

Cette ligne présente un second enjeu, de taille lui aussi. Pour la cohérence de l'horaire cadencé national sur le double axe Lausanne - Zurich, les CFF veulent harmoniser les temps

de parcours des deux itinéraires pour les trains voyageurs, via Berne et via Bienne. Ils ont donc choisi de *ralentir* de cinq minutes le tracé via Bienne. Sans cette option en faveur du trafic marchandises, une autre solution aurait été d'*accélérer* de cinq minutes le tracé via Berne. C'est exactement le temps qui continuera de manquer en 2035 entre Lausanne et Berne pour atteindre la capitale en moins d'une heure, la vieille promesse de Rail 2000...

## Un choix lourd de sens

Finalement, le choix des CFF est lourd de sens sur deux points supplémentaires. Premièrement, sur le Plateau, ils maintiennent le *nœud gordien d'Olten* où s'entrecroisent à vitesse réduite environ 90% de tous les flux longue distance voyageurs et marchandises du pays. Et deuxièmement, entre Lausanne et Genève devenue maintenant «*la ligne la plus dense du pays, voire sans doute d'Europe*» (670 trains par jour), Prodes ne prévoit rien pour améliorer cette «*situation extrême*» selon Alain Barbey, directeur régional des CFF pour la Suisse romande. Une situation d'autant plus insoutenable qu'il n'existe aucun itinéraire de détournement.

Pratiquement, le rail limite ses ambitions à la généralisation des trains à deux étages transportant jusqu'à 1'300 passagers, au rythme du quart d'heure ou de la demi-heure. Même numérisée, c'est la

variante minimaliste. D'autant plus négative pour le rail que les coûts supplémentaires d'exploitation ne seront pas compensés par des recettes correspondantes. Pour donner un exemple: chaque minute perdue ou gagnée sur la ligne Bienne-Olten vaut 10 millions par an!

Compte tenu des investissements prévus pour les routes nationales durant la même période et de l'évolution des coûts des carburants, les chances d'un transfert de la route vers le rail paraissent nulles en l'état des dossiers. Il n'y a aucun bénéfice à attendre en matière de protection de l'environnement. Le tout pour un investissement de 26,7 milliards, c'est consternant.

### **Vive la «*planification roulante*»!**

Au cours de ce premier semestre, les Chambres

fédérales traitent ou vont traiter séparément les deux dossiers rail et route. Heureusement dans le *Message* ferroviaire Prodes 2035 ([DP 2234](#)), le Conseil fédéral a introduit pour la première fois le principe de la «*planification roulante*». Par conséquent, la marge d'adaptation des projets dans le sens d'une complémentarité rail/route systématique existe. Reste à vouloir la mettre en pratique. Il y a de l'espoir.

Le message précité prévoit «*les moyens financiers pour lancer la planification d'une prochaine étape d'aménagement*». Trois gros projets alémaniques y sont déjà cités autour de Lucerne, de Bâle et de Zurich. Le dénouement effectif du nœud d'Olten, la coordination avec Cargo Sous Terrain, ainsi qu'une solution à la saturation extrême du tronçon Genève-Lausanne, de même que l'optimisation du transit transalpin, devraient aussi y

figurer.

Mais avant tout et de toute urgence, il s'agit d'améliorer la coordination entre les offices fédéraux concernés, à savoir l'Office fédéral de routes (Ofrou), celui du développement territorial (ARE) et celui des transports (OFT). A ce niveau, la complémentarité doit être aussi totale qu'exemplaire.

Le défi est particulier: après les investissements prévus, il semble bien que le pays sera pratiquement à la fin des possibilités d'extension des grandes infrastructures de transports *en surface*. Une majorité de la population n'en voudra plus. Les exemples étrangers ne sont pas très utiles: le Japon et la Chine ne sont pas la petite Suisse. Mais alors, notre avenir à l'horizon 2040 est-il celui d'un territoire restreint sachant utiliser aussi son sous-sol, façon Singapour en version alpine?

## **Les initiatives populaires, otages d'un embrouillamini politico-judiciaire**

A quel stade vaut-il mieux contrôler la conformité au droit d'une loi cantonale ou d'une initiative?

---

Pierre-Yves Bosshard - 08 mars 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34705>

La récente actualité genevoise a mis en lumière l'imbrication des débats politiques et des procédures juridiques dans le processus législatif.

Ainsi, le 10 février dernier, le

corps électoral genevois a accepté une loi sur la laïcité de l'Etat. Ses opposants estimaient certaines dispositions contraires aux droits fondamentaux. C'est ainsi que la loi a fait l'objet de

recours devant la Cour constitutionnelle cantonale après son adoption par le Grand Conseil, mais la procédure a été suspendue dans l'attente du vote populaire. [Certains](#) ont

regretté que ces griefs ne puissent être examinés par la justice avant le scrutin.

De même, l'invalidation totale ou partielle d'initiatives populaires, qui est décidée par le Grand Conseil ou le Conseil municipal sur rapport du Conseil d'Etat après la vérification du nombre de signatures requises, est inévitablement sujette à polémique. [La plus récente](#) porte sur les rapports entre l'Etat et la Banque cantonale de Genève. Au cours des derniers mois, des initiatives portant sur des objets aussi divers que l'interdiction de la vivisection, la protection contre le bruit, la sauvegarde d'un bâtiment abritant un cinéma emblématique ou l'élimination de la publicité commerciale des rues de la Ville de Genève ont vu leur validité contestée, que ce soit par les autorités ou par des [adversaires politiques](#).

Dans le canton de Vaud voisin, les phases juridiques et politiques sont articulées de manière plus dissociée.

A l'initiative du professeur Etienne Poltier, alors juge au Tribunal administratif et qui deviendra le premier président de la Cour constitutionnelle cantonale, la loi sur la juridiction constitutionnelle ([art. 6](#)) prévoit qu'une loi simultanément attaquée par un référendum et un recours judiciaire ne peut être soumise au vote populaire avant que la Cour ait rendu son arrêt.

De plus, après une procédure chaotique - une initiative avait été invalidée par le Grand Conseil en premier débat, validée en deuxième débat, invalidée par la Cour constitutionnelle puis validée par le Tribunal fédéral -, un consensus s'est établi pour dépolitiser le débat sur la validité des initiatives. C'est dorénavant le Conseil d'Etat et non plus le Grand Conseil qui valide les initiatives, et ce contrôle intervient avant la récolte de signatures.

Sur le plan fédéral, la

Constitution fédérale exclut en l'état un contrôle direct des lois fédérales par une autorité judiciaire. Toutes les propositions de modification ont été jusqu'ici sèchement rejetées.

En revanche, la question de l'invalidation des initiatives populaires, notamment lorsqu'elles ne respectent pas le droit international impératif, agite les autorités fédérales depuis plusieurs années sans qu'une solution satisfaisante ait pu être trouvée. Le Conseil fédéral a produit deux rapports à ce sujet en [2010](#) et en [2011](#), rapports enterrés tout comme les [propositions](#) de la commission des institutions politiques du Conseil des Etats en 2015.

Un contrôle préalable à la récolte des signatures, proposé en 2009 par la conseillère nationale Isabelle Moret, fut [refusé](#) contre la promesse d'examiner d'autres pistes. Des pistes qui pour l'heure n'ont pas abouti. Le débat reste donc ouvert.

## Une Lausannoise journaliste vedette à «Libération»

Nathalie Rouiller, «Portraits libérés», Lausanne, Favre, 2019, 126 pages, illustré

Pierre Jeanneret - 10 mars 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34715>

Nathalie Rouiller Jaffrezic est née à Lausanne en 1964. Elle est la fille de Jacques Dominique Rouiller, journaliste, commissaire de nombreuses expositions d'art

en Suisse romande. Elle vit en Loire-Atlantique. Elle s'est fait connaître par ses *Portraits de der*, donc en dernière page du quotidien français *Libération*. Elle vient d'en publier un

florilège sous le titre bien choisi de [Portraits libérés](#).

L'ouvrage est doublement préfacé par Laurent Joffrin, directeur de la rédaction, et

Luc Le Vaillant, responsable du service Portraits. Pour avoir nous-mêmes procédé à de nombreuses interviews, nous pouvons souscrire à leurs remarques pertinentes. L'art du portrait requiert *«de la plume mais pas trop, pour que la musique des mots ne couvre pas celle de la vie, que les formules trop bien léchées ne masquent pas le baroque d'une existence. Il y faut de l'empathie mais pas trop, pour que la biographie ne tourne pas à l'hagiographie. Il y faut de la distance, mais pas trop»*. Et le second de louer la manière de Nathalie Rouiller d'*«approcher ses personnages doucement»* et de jouer son rôle de *«confesseur»*.

Ses portraits sont donc des plongées - pudiques - au fond des âmes et des cœurs, sans négliger pourtant l'apparence physique des personnes interviewées, laquelle est rendue par de belles photos très professionnelles, où les sujets montrent un grand contrôle de leur image. Quant à l'auteure, elle a incontestablement du style et maîtrise autant la belle langue littéraire qu'un langage

*«branché»*, relevant d'un parisianisme mâtiné de termes anglais à la mode, qui peut agacer ici et là, par ses expressions telles que *«hype»*, *«vert matcha»*, *«punchlines»* ou *«genderfluid»*.

Le livre nous propose donc un choix de 23 portraits. Il s'agit d'acteurs et d'actrices, de comédiens et de comédiennes, de journalistes, d'hommes et de femmes politiques, d'activistes de causes diverses. Certes, ces textes sont d'intérêt inégal. Cela tient évidemment aux personnalités, dont certaines nous paraissent assez insignifiantes et fruits éphémères de la notoriété. Parmi les personnes bien connues du grand public, on notera la présence de Nathalie Baye, Zabou Breitman, Claire Chazal, Marc Lavoine, ou encore Marie Tabarly, fille d'Eric, le fameux navigateur disparu en mer il y a vingt ans. Deux Romands figurent dans ce recueil, Yvan Bourgnon, frère de Laurent, lui aussi disparu en mer, et notre Bertrand Piccard national.

Bien que ces portraits ne

donnent jamais dans les révélations impudiques, les plus touchants sont ceux où la personne révèle quelque faiblesse ou blessure intime. Au milieu de personnages parfois superficiels, une figure au destin bouleversant, celle d'Anne Bert (décédée en octobre 2017). Cette femme atteinte de la maladie de Charcot s'est battue pour le droit à mourir dans la dignité, pour l'euthanasie volontaire à laquelle elle a fini par recourir hors des frontières hexagonales. Elle reproche aux hommes politiques de n'avoir rien fait pour autoriser cette pratique à laquelle, selon un sondage, 95% des Français seraient favorables. *«Qui seront les Badinter ou les Simone Veil de cette cause?»*, s'interroge Nathalie Rouiller.

Voilà donc un ouvrage qui renoue avec un genre littéraire fort ancien, le portrait. Il se lit agréablement, même si l'on souhaiterait parfois davantage de profondeur. Et l'on s'interrogera enfin sur le choix d'un éditeur romand, alors que le livre trouvera sans doute davantage de résonance en France.

Ce magazine est publié par [Domaine Public](#), Lausanne (Suisse). Il est aussi disponible en édition eBook pour Kindle (ou autres liseuses) et applications pour tablette, smartphone ou ordinateur.

La reproduction de chaque article est non seulement autorisée, mais encouragée pour autant que soient respectées les conditions de notre [licence CC](#): publication intégrale et lien cliquable vers la source ou indication complète de l'URL de l'article.

Abonnez-vous gratuitement sur [domainepublic.ch](http://domainepublic.ch) pour recevoir l'édition PDF de DP à chaque parution. Faites connaître DP - le magazine PDF à imprimer, l'eBook et le site - autour de vous! Vous pouvez aussi soutenir DP par un [don](#).

## Index des liens

### **CH-UE: un accord, ça se négocie, à l'interne comme à l'externe**

<https://www.economiesuisse.ch/fr/dossier-politique/accord-institutionnel-suisse-ue-une-opportunit-e-pour-les-relations-bilaterales>

<https://www.arbeitgeber.ch/fr/marche-du-travail/les-pierres-dachoppement-liees-aux-mesures-daccompagnement-peuvent-etre-eliminees/>

<https://www.cvp.ch/de/news/2019-01-18/cvp-fraktion-zum-institutionellen-rahmenabkommen>

<https://www.sgv-usam.ch/nc/fr/content/informations-detaillees/article/eu-rahmenabkommen-ein-schritt-in-die-richtige-richtung-2308.html>

<https://www.avenir-suisse.ch/fr/laccord-institutionnel-et-le-marche-du-travail/>

<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/957/oj?locale=fr>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

<https://nzzas.nzz.ch/schweiz/levrat-bewegt-sich-auf-die-europafreunde-zu-ld.1464200>

<https://www.domainepublic.ch/articles/34467>

<https://www.foraus.ch/fr/themen/mesures-daccompagnement-10-propositions-pour-construire-un-consensus-interne-en-vue-dun-accord-institutionnel/>

### **Transports: l'impasse du chacun pour soi**

<https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2018/7301.pdf>

<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/documentation/communiqu-es-de-presse/anzeige-meldungen.msg-id-72151.html>

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home/detec/strategie.html#-275335375>

[https://cargosousterain.ch/files/images/Downloads/MM\\_CST\\_19026\\_F.pdf](https://cargosousterain.ch/files/images/Downloads/MM_CST_19026_F.pdf)

<https://www.getlinkgroup.com/fr/groupe/exploitation/>

<https://www.24heures.ch/news/news/2019-chantier-perpetuel-poursuivra-rails-lemaniques/story/22945980>

<https://www.domainepublic.ch/articles/34430>

### **Les initiatives populaires, otages d'un embrouillamini politico-judiciaire**

<https://protestinfo.ch/201901169177/9177-laicite-a-geneve-se-contenter-de-vivre-ensemble-ou-construire-un-projet-commun.html>

<https://eag-ge.ch/in-bcge-invalid-ce/>

<https://www.tdg.ch/geneve/L-initiative-Logements-pour-tous-est-valide/story/11431324>

<https://prestations.vd.ch/pub/blv-publication/actes/consolide/173.32?key=1551471110511&id=5433186b-b792-4921-888a-eb001f565fe0>

<https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2010/1989.pdf>

<https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2011/3401.pdf>

<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20150477>

<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=18988>

### **Une Lausannoise journaliste vedette à «Libération»**

<http://www.editionsfavre.com/info.php?isbn=978-2-8289-1748-7>