

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

DP 2328

DANS CE NUMÉRO

Edition du
01 juin 2021

Transports publics à l'étroit sur le territoire suisse (Michel Béguelin)

L'augmentation des places assises et du confort bouscule les normes de l'aménagement du territoire

Tarifification de la mobilité, entre voie royale et cul-de-sac (Michel Rey)

En voie de négociation, la tarification: une mesure complexe et source de conflits multiples

Les arts engloutis dans le tout virtuel (Yvette Jaggi)

Certaines œuvres numériques peuvent atteindre des dizaines de millions de dollars. Prendre acte d'une évolution

Retour au cinéma (Jacques Guyaz)

Avec la réouverture des salles, quelques constats étonnants. Le plus clair: le cinéma a beaucoup manqué

Transports publics à l'étroit sur le territoire suisse

L'augmentation des places assises et du confort bouscule les normes de l'aménagement du territoire

Michel Béguelin - 01 juin 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/39017>

Des impulsions ont été données par le peuple et les cantons. Horaire cadencé en 1987, *Rail 2000* en 1998 et la *Nouvelle Transversale Alpine* (NLFA), puis les programmes FAIF/Prodes ([DP 2234](#)) en 2014. Ainsi la stratégie de développement des transports publics pour protéger le climat tout en améliorant le confort des voyageurs et la qualité de vie de la population bénéficie d'une mise en œuvre à un rythme soutenu. Une telle continuité est probablement unique en Europe. Laquelle pourrait avantageusement suivre cet exemple.

Mais l'exiguïté du territoire suisse fait que les progrès réalisés se heurtent désormais à des limites de plus en plus sensibles, avec des effets contradictoires au niveau national.

Plus de capacités = trains plus longs et plus nombreux

Outre la préoccupation prioritaire de la sécurité, une question obsède actuellement toutes les entreprises de transport public: comment tirer parti au mieux des lignes actuelles afin d'offrir dans le futur le plus de capacité avec le meilleur service possible ?

Le choix du meilleur matériel roulant joue évidemment un rôle fondamental. Pour le réseau à voie normale des CFF, le *summum* que l'on peut imaginer en trafic inter-villes reste des rames de 400 mètres de long, à deux étages offrant un maximum de places assises, avec une motorisation capable de franchir les plus fortes rampes du réseau.

Comme on le sait, le cumul d'exigences maximales, que d'aucuns jugent excessives, a conduit à une mise au point aussi longue que laborieuse du matériel roulant «*idéal*». Mais il reste toujours matière à revendiquer: les cyclistes dénoncent présentement le manque de place pour leurs vélos, à quand les pétitions pour exiger des prises pour les vélos électriques ?

La mise en service des 62 rames Intercity de [Bombardier](#) est en voie d'achèvement. Dans le même temps, pour le trafic interrégional, des flottes de rames plus courtes mais aussi à deux étages - type évolutif *KISS*, par exemple - ont été mises en service. Elles sont surmotorisées pour permettre des accélérations optimales, elles peuvent s'accoupler automatiquement jusqu'à trois unités, elles roulent un peu partout, bien au-delà de leur réseau d'origine, celui du *S-Bahn* zurichois.

Le tout est complété par la flotte à demi-vie des *ICN* pendulaires, celle des tout récents Giruno, produits par Stadler et affectés au Gothard, sans compter toutes les rames du trafic régional. Tout ce matériel doit être non seulement construit et entretenu, mais aussi garé la nuit. En principe sur le territoire suisse, définitivement petit. Et tout aussi définitivement au cœur de l'Europe.

Idem pour les compagnies privées et les transports urbains

Pour une vision globale, il convient d'ajouter évidemment à ce matériel roulant à *voie normale*, celui qui circule au nom de près de 150 compagnies à *voie étroite*, plus celui des *transports publics urbains*. Parmi ceux-ci, les derniers modèles de tramways à grande capacité qui comportent six éléments et les bus à trois éléments qui commencent à se multiplier.

À propos, avez-vous remarqué la longueur des derniers tramways mis en service dans les grandes villes ? 42,86 mètres pour le type *Flexibility* à Zurich; si bien que les distances entre les arrêts aux centres des villes peuvent correspondre à la longueur cumulée d'une dizaine de rames. Voilà qui nous rapproche allègrement des performances du tapis roulant sous arcades avec sièges.

Tout ce matériel roulant, de plus en plus silencieux et confortable, donc de plus en plus

encombrant, numérisé, avec Wi-Fi et climatisation, occupe un espace déterminé. Aussi bien en marche qu'à l'arrêt ou garé.

Production [multi]nationale du matériel roulant

Au total, on peut estimer que la moitié de ce matériel est construit en Suisse. Avec de multiples composants et participations de provenance universelle. Le dernier producteur helvétique [Stadler Rail](#), en réalité une holding multinationale aussi créative que réactive à l'interne comme à l'export, réalise sur le territoire environ la moitié de son chiffre d'affaires annuel de trois milliards de francs.

Actuellement, il n'y a pas encore de problème majeur. Si la place devait manquer en Suisse, les usines Stadler Rail les plus proches - en Allemagne, Hongrie, Pologne - et les autres plus éloignées, pourraient sans doute prendre le relais. Il faut savoir que, pour la concurrence étrangère, le marché suisse représente une friandise.

Garer durant la nuit...

L'exploitation de ce matériel plus encombrant, au-delà de l'effet collatéral coûteux de l'adaptation de la longueur des quais et de la capacité des gares, impose de nouvelles contraintes en matière *de garage nocturne*, tout d'abord. En Europe, ce garage demeure indispensable, alors qu'en Asie les transports publics fonctionnent 24 heures sur 24 dans certaines métropoles surpeuplées - manière de régler le problème.

L'exemple que vit le centre d'exploitation du *S-Bahn* zurichois (ZVV) est éloquent. Pour alléger le garage des compositions à Oberwinterthur, [trois nouveaux sous-centres](#) sont prévus: 8 hectares à Bubikon, 2,5 hectares au bord du lac à Feldbach et 4,2 hectares au sud d'Eglisau. À chaque fois, on vise des terres cultivables, alors que les éventuelles surfaces compensatoires sont fragmentées et situées dans des zones industrielles ou de moindre valeur.

Dans les trois cas, des oppositions locales se mobilisent, au nom de l'écologie et de l'autonomie alimentaire, «*contre le transfert d'infrastructures urbaines sur de bonnes terres agricoles*». Cette évolution n'est pas une spécialité zurichoise.

... et entretenir continuellement

Dans le canton de Berne, le BLS, responsable du trafic régional, cherche depuis des années déjà des surfaces, non seulement pour garer des compositions (des travaux sont en cours par les CFF à Bümpliz Sud), mais surtout pour assurer leur entretien.

Le terrain adéquat a été trouvé près de la petite gare de Riedbach. Quatorze hectares le long de la ligne vers Neuchâtel pour le projet [BLS-Werkstätte Chliforst](#), un investissement approchant les 300 millions de francs et créant 110 emplois permanents. L'opposition très décidée est emmenée par... le président de la ville de Berne, le Vert Alec von Graffenried - la [bourgeoisie de la ville](#) est propriétaire du terrain - et par la Fondation Franz Weber, d'entente évidemment avec les milieux agricoles.

Au Tessin aussi, il se passe des choses. La saga du déplacement des Ateliers CFF de Bellinzona vers Arbedo-Castione n'en finit pas. Il s'agit d'un investissement de 360 millions de francs, impératif pour 2026. Les CFF ont décidé en janvier dernier de retirer l'entretien de la petite flotte des 19 compositions *Asto*, confiée en son temps à l'usine italienne Alstom, pour le remettre aux Ateliers de Bellinzona encore en activité. La priorité n'est plus une question d'espace disponible, puisque l'entretien de wagons marchandises sera transféré sur un autre site. Il s'agit comme ailleurs de préserver le savoir-faire des employés dans un matériel de [haute technologie](#).

En ce qui concerne la Suisse occidentale, les Ateliers CFF d'Yverdon, qui offrent 630 emplois, sont très touchés par ces changements en cours, tout comme les régions avoisinantes du canton de Fribourg. Au début des années 2000, les CFF ont investi massivement à Yverdon pour entretenir, au-delà des locomotives 460, la flotte

ICN de matériel pendulaire prévue pour augmenter la capacité en roulant plus vite sur le réseau existant. À Yverdon, les plus longues des 44 compositions peuvent ainsi être traitées rationnellement sans être fractionnées.

Mais la place manque pour y adjoindre le futur entretien des rames Bombardier de 400 mètres de long. Il faut une surface supplémentaire d'une vingtaine d'hectares, introuvables à proximité des [installations actuelles](#). Les CFF et le canton étudient plusieurs variantes dans le Nord vaudois, pour un investissement approchant le demi-milliard de francs. Yverdon et la région ont de bonnes raisons de [se mobiliser](#).

Comme au Tessin, la priorité est de conserver et de développer un pôle de formation de haut niveau dans les plus récentes techniques ferroviaires, rayonnant dans toute la région au sens large: la partie alémanique bénéficie des centres de compétence des réseaux ZVV, SOB, Zentralbahn, RhB, BLS, etc. Et bien sûr des usines Stadler de Thurgovie et de St. Margrethen; rien que dans cette dernière, 50 apprentis sont formés chaque année - y compris en anglais, indispensable à l'ère digitale.

Mais comme dans les cantons de Zurich et de Berne, si des parcelles agricoles doivent être touchées, les oppositions ne manqueront pas de se manifester.

Nouveaux sites industriels et lutte pour le climat, quel avenir ?

Tout à coup, dans les sphères fédérales, on prend conscience du fait que la question, d'importance stratégique nationale, dépasse l'application par les cantons des dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire, la célèbre LAT.

Le BLS, qui tient mordicus à son excellent projet de Riedbach, voulait engager la procédure de réalisation avant les vacances d'été de cette année. En avril dernier, l'Office fédéral des transports informait l'entreprise que le pré-examen du dossier des nouveaux ateliers prendrait davantage de temps que prévu. En clair, les travaux s'en trouveront retardés.

Le Conseil fédéral devra se saisir du problème. Car la cohérence avec 40 ans de luttes pour le climat, confirmée de multiples fois par le peuple, est en jeu.

Tarifification de la mobilité, entre voie royale et cul-de-sac

En voie de négociation, la tarification: une mesure complexe et source de conflits multiples

Michel Rey - 30 mai 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/39001>

La tarification de la mobilité repose sur le principe: «*pay as you use*». Quiconque consomme des prestations de mobilité doit être incité à se soucier de ses coûts. La personne qui se déplace beaucoup paie davantage, conformément au principe de l'utilisateur payeur. L'objectif n'est pas de rendre la mobilité plus onéreuse, mais d'en modifier le financement. La tarification concerne aussi bien les transports privés que publics.

Le Conseil fédéral a lancé, en mai 2015, une

[procédure de consultation](#) sur sa stratégie concernant la tarification de la mobilité. À fin décembre 2019, il a présenté sa [feuille de route](#) fixant les prochaines étapes de sa concrétisation. Deux axes sont privilégiés.

Le premier prévoit l'élaboration d'un concept en vue d'assurer le financement à long terme des infrastructures de transport. Il s'agira de remplacer l'impôt sur les huiles minérales, la vignette et l'impôt cantonal sur les véhicules par une redevance liée aux prestations.

Pour le second, la Confédération veut créer les bases légales nécessaires à la mise en place de projets pilotes en matière de tarification de la mobilité, afin de permettre aux cantons et aux communes qui le souhaitent d'œuvrer dans ce sens.

Si le premier axe est toujours à l'étude, le second a été concrétisé par un [avant-projet](#) de loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité, mis en consultation jusqu'en mai.

La Confédération se limite à créer les conditions-cadres et à jouer un rôle de facilitateur. La loi ne fixe ni la conception ni le contenu de ces projets. À charge des cantons et des villes de les initier.

Son soutien financier prendra la forme d'une participation aux coûts opérationnels des projets (planification, réalisation, évaluation), mais aussi d'incitations financières destinées aux participants des projets. Le projet de loi doit être discuté aux Chambres fédérales, dont ce sera la première occasion de débattre de la tarification.

Projet pilote

En février 2020, la Confédération a pris contact avec les cantons et les villes pour connaître leur intérêt à participer à un projet pilote. De nombreuses idées ou ébauches de projet lui ont été remises de la part des cantons d'Argovie, de Bâle-Ville, de Genève, du Jura, de Thurgovie (Frauenfeld), du Valais et de Zoug, ainsi que des villes de Berne, Bienne, Delémont et Zurich.

La rapidité avec laquelle les projets se concrétiseront sera révélatrice de la réceptivité sociale et politique de la tarification de la mobilité. Cette dernière a-t-elle un avenir ? La feuille de route est, semble-t-il, respectée. Mais les travaux et consultations menés jusqu'à maintenant montrent que ses chances de concrétisation sont très faibles.

À cela trois raisons principales. Avant de pouvoir régler les modalités de son financement, la politique de mobilité ne fera pas l'économie d'un débat politique - qui sera très conflictuel - sur ses finalités; la taxation de la mobilité n'a guère de supporters; et sa mise en œuvre demandera des travaux qui dureront des décennies.

Choix politiques

En matière de mobilité, les choix sont d'abord de nature politique. Son prix ne peut être la finalité - ce n'est qu'un moyen - d'une politique des transports. Celle-ci doit être conçue en fonction d'une vision de développement territorial de la Suisse, vision qui fait défaut sous l'angle de la mobilité.

La mobilité est perçue comme un droit qu'il s'agit de satisfaire par une offre adéquate de transports tant privés que publics ([DP 2091](#)). C'est ainsi qu'elle a explosé au cours de ces dernières décennies et entraîné d'importants investissements et une hausse des coûts de fonctionnement.

Or on sait qu'investir dans les infrastructures génère automatiquement de nouveaux déplacements ([DP 2137](#)). Les goulets d'étranglement sont donc probables et les effets négatifs inévitables (pollution, accidents, mitage du territoire).

Mais la pandémie et la crise climatique suscitent de nouvelles interrogations au sujet de sa pratique. L'introduction du travail à domicile affecte les mouvements pendulaires. Les transports publics semblent perdre de leur attractivité. La mobilité douce a gagné en intérêt.

Se focaliser sur les aspects financiers de la mobilité en discutant sa tarification ne fera pas l'économie d'un débat sur ses finalités et sa place dans notre société.

La taxation n'enthousiasme personne

La stratégie fédérale vise à diminuer les pics d'affluence dans les transports, garantir leur financement à long terme et réduire l'impact du trafic sur l'environnement et la santé (coûts externes). Trois objectifs qu'il semble difficile de concilier. Aussi la Confédération a-t-elle abandonné le troisième, sans doute le plus coriace.

Et les deux procédures de consultation ont bien révélé la divergence des points de vue.

Le lobby des automobilistes s'oppose catégoriquement à des augmentations de taxes dans les transports routiers, exigeant même que la taxation ne mène pas à un transfert modal vers les transports publics qu'ils jugent comme largement subventionnés.

Pour lui, il faut au contraire développer et améliorer les infrastructures routières - création de troisièmes pistes et de nouvelles entrées autoroutières.

Quant aux adeptes des transports publics, il préconisent au contraire d'y attirer une nouvelle clientèle, sans mettre en danger des atouts comme l'abonnement général et le demi-tarif des CFF.

Les défenseurs de l'environnement, eux, plaident en faveur d'une tarification soucieuse de la protection du climat.

Et pour les organisations de gauche, la taxation ne doit pas pénaliser les personnes socialement défavorisées ainsi que les pendulaires qui n'ont pas le choix de leurs heures de déplacement.

Titanesque mise en œuvre

Autre obstacle: la mise en œuvre de la tarification. Comme le signale le Conseil fédéral dans sa feuille de route, elle s'avère complexe et très longue. Quelques exemples.

D'abord, d'importants changements constitutionnels et juridiques sont nécessaires. C'est ainsi qu'il faudra modifier la Constitution fédérale pour permettre l'introduction d'une taxe pour l'utilisation des routes. La tarification implique la disparition de l'impôt cantonal sur les véhicules. Difficile d'imaginer les cantons accepter d'abandonner ces revenus. Les compagnies de transports publics perdront également leur autonomie en matière de fixation des tarifs.

Autant dire qu'il s'agira de modifications et de pertes de compétences qui vont engendrer de nombreux conflits. Et cette question cruciale des compétences n'est actuellement pas abordée. En effet, qui décidera du montant de la redevance ? Comment sera-t-elle calculée, selon des critères fédéraux ou cantonaux ?

Les arts engloutis dans le tout virtuel

Certaines œuvres numériques peuvent atteindre des dizaines de millions de dollars. Prendre acte d'une évolution

Yvette Jaggi - 31 mai 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/39011>

Arts numériques. L'expression ne comporte-t-elle pas une contradiction dans les termes ? Le caractère unique de la création artistique est-il compatible avec la multiplicité infinie de la numérisation ?

Le miracle tient à la «*blockchain*», cette combinaison originale et inimitable de signes qui désigne une exclusivité. Née dans les années 1990, cette technologie est désormais en usage généralisé dans les administrations publiques comme dans les entreprises.

Dans le domaine privé, la chaîne de blocs, qui s'allonge à chaque opération, assure la sécurité des données identifiant un actif numérique, qui lui-même peut avoir la forme d'un *item* de jeu vidéo, d'un patrimoine immobilier ou d'un objet de valeur - une œuvre d'art, par exemple.

Des jetons uniques au monde

Dans ce genre de cas, le dispositif *blockchain* peut se compléter par l'émission d'un [NFT](#) (*Non Fongible Token*), jeton irréductible à tout autre dans le monde, attestant l'identité de son

détenteur. Le NFT est par définition non convertible en une monnaie en circulation, ce qui devrait exclure toute acquisition à des fins purement spéculatives.

Après que certains artistes, japonais notamment, aient eux-mêmes proposé leurs œuvres numériques en les «*jetonnant*», les maisons de ventes s'y sont mises à leur tour.

En deux semaines d'enchères virtuelles organisées par Christie's, en mars dernier, l'artiste américain Beeple, de son vrai nom Mike Winkelmann, a rejoint le duo des artistes vivants les mieux payés du monde, Jeff Koons et David Hockney. Son immense assemblage numérique intitulé *Everydays*, composé de 5 000 dessins et animations réalisés à raison d'un par jour pendant plus de 13 ans, a été vendu au prix record de 69,3 millions de dollars.

Pour acquit et en guise de titre de propriété, l'acheteur a reçu un simple jeton NFT, plus précisément «*une ligne de code renvoyant à une œuvre virtuelle dont l'authenticité et la traçabilité sont garanties grâce à la technologie blockchain*».

Autre record significatif enregistré par la même vente, la première d'une œuvre entièrement numérique organisée par une grande maison d'enchères: 22 millions d'internautes ont suivi les dernières minutes qui ont précédé l'adjudication.

Collectionneurs sans collection

Cette fameuse vente de mars dernier, désormais reconnue comme une marque dans l'histoire du marché de l'art, a révélé l'émergence d'une [nouvelle génération de collectionneurs](#): celle qui est «*habituée à ne rien tenir en main et à évoluer dans un univers virtuel*».

Parmi les enchérisseurs de la fameuse œuvre de Beeple, 90 % sont nés après 1981 et 91 % n'avaient jamais enchéri chez Christie's. Sans même y penser, ils en ont fini avec les tourments liés aux supports qui se dégradent, aux ports francs toujours suspects, aux sociétés de surveillance, aux risques de vol ou de vandalisme.

Les arts numériques, s'ils bénéficient incontestablement d'un effet de mode, représentent bien davantage qu'une tocade et vont sans doute s'installer sur le marché. Les «*œuvres NFT*» font l'objet d'un battage promotionnel intense qui déborde le domaine des arts pour atteindre les sports, les styles de vie ou le [tatouage](#). Au royaume proliférant des cryptomonnaies, les jetons NFT semblent dominer par leur sobriété et une certaine rigueur.

Dépense d'énergie et risque de spéculation

Et pourtant, des critiques se font entendre. La mise en œuvre de la *blockchain* s'avère gravement énergivore, comme il fallait s'y attendre de la part d'un système décentralisé qui multiplie les flux d'information «*tous ménages*» au fur et à mesure des opérations faites par chacun des détenteurs.

Cet immense gaspillage lié aux NFT est délibérément poursuivi au nom de la sécurité: il est impossible de forcer simultanément tous les ordinateurs contenant des données qui changent continuellement.

L'avenir dira si les jetons NFT peuvent faire totalement barrière à la spéculation dont les cryptomonnaies, bitcoin en tête, peuvent faire l'objet. On sait les manipulations de cours manifestes auxquelles se livre un Elon Musk, le patron de Tesla, qui utilise Twitter pour spéculer tour à tour à la hausse et à la baisse, en prenant prétexte des [ravages du bitcoin](#) pour l'environnement.

En Suisse aussi

Outre l'une ou l'autre maison pratiquant la vente aux enchères, les NFT et le crypto-art se font progressivement une place sur le [marché suisse](#). Une galerie présente à Zoug, [Elementum.art](#), exploite une plateforme offrant 6 000 pièces signées par 49 artistes domiciliés dans 19 pays différents. En février dernier, cette galerie a vendu une vidéo pour la jolie somme de 6,6 millions de dollars.

Lancées en 2017, les ventes NFT sur le marché suisse ont atteint les 42 millions de dollars au

cours de la première année. En 2020, ces mêmes ventes s'élevaient à 338 millions de dollars, selon les estimations de [Non-Fungible.com](https://www.nonfungible.com).

Ainsi va le monde des arts numériques, dont l'essor est de toute évidence appelé à se

poursuivre. Sans se prononcer sur la qualité des œuvres, il faut résolument prendre acte d'une évolution qui va de pair avec le développement de la digitalisation et la naissance d'activités créant des valeurs autres que celles dont le marché de l'art est coutumier.

Retour au cinéma

Avec la réouverture des salles, quelques constats étonnants. Le plus clair: le cinéma a beaucoup manqué

Jacques Guyaz - 28 mai 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/38996>

Pour les enfants de l'après-guerre, les *boomers*, comme on dit, le cinéma représentait un divertissement diversifié. Nous allions voir le bondissant Belmondo dans *L'Homme de Rio* (Philippe de Broca, 1964) ou *Cent mille dollars au soleil* (Henri Verneuil, 1964), des westerns et des films d'aventure de série B, les premiers James Bond, mais aussi le cinéma italien qui était le meilleur de la planète, les œuvres de Visconti et de Pasolini et puis la découverte de Kurosawa et des cinéastes japonais.

Aujourd'hui, la coupure semble plus nette entre les films grand public, destinés avant tout aux 12-25 ans et le cinéma d'auteur dans des salles rarement remplies à plus de la moitié de leur capacité, même avant les restrictions actuelles.

La réouverture partielle après la glaciation des mois Covid profite en fait largement aux films d'auteur, ce qui est quelque peu inattendu, mais au fond assez logique. À Lausanne, le multiplexe du Flon plutôt spécialisé dans les films à succès ou *blockbusters* américains, a d'abord décidé d'attendre quelques jours avant de réouvrir, faute de films à présenter.

Les grosses productions de Hollywood ne sont pas encore distribuées en Europe. Mais le premier film post-covid sorti des Studios Disney est à l'affiche: *Raya et le dernier dragon* (Don Hall et Carlos Lopez Estrada, 2021), un film d'animation pour les enfants qui écrase déjà la concurrence. Un avant-goût de ce qui va se

produire ces prochains mois ?

Les salles spécialisées dans le cinéma d'auteur fonctionnent - à peu près - normalement. Elles proposent les films des festivals de 2020, ceux qui ont obtenu des prix ou dont la carrière a été brutalement interrompue par les fermetures Covid et des nouveautés françaises.

Dans la semaine du 13 au 19 mai, les [salles romandes](#) ont accueilli plus de 31 000 spectateurs, soit le tiers du public d'avant la Covid, mais dans les dix titres qui connaissent actuellement le plus de succès en Suisse romande, on peut noter *Drunk* (Thomas Vinterberg, 2020) en numéro deux, *Adieu les cons* (Albert Dupontel, 2020) en trois, *Ammonite* (Francis Lee, 2020) en neuf, et *Garçon chiffon* (Nicolas Maury, 2020) en dix. Tous des films, bons ou mauvais, qui relèvent plutôt du cinéma d'auteur. Ces bons classements ne seraient-ils pas improbables en temps normal ?

Finalement, ce panorama rend plutôt optimiste. Les salles obscures ne sont pas près d'être remplacées par le *streaming*. Le démarrage en trombe du dernier Disney, le succès étonnant de *Drunk*, la ruée vers *Adieu les Cons* dans le monde francophone, le joli début d'un film intimiste comme *Garçon Chiffon* sont le signe du manque provoqué par la fermeture des cinémas.

Les grands écrans sont toujours indispensables. Le retour des spectateurs s'amorce et la

rentabilité suivra pour les distributeurs et les exploitants. Nous pourrions toujours nous étri-

per longuement autour du film que nous venons d'adorer ou de détester en sortant sous la pluie et ça, c'est la bonne nouvelle.

Ce magazine est publié par [Domaine Public](#), Lausanne (Suisse). Il est aussi disponible en édition eBook pour tablettes, 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](#) 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

Transports publics à l'étroit sur le territoire suisse

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

<https://www.bilan.ch/entreprises/bombardier-lusine-de-villeneuve-ne-travaille-qua-la-moitie-de-sa-capacite>

<https://www.stmargrethen.ch/public/upload/assets/2250/Mosaik%20Nr.%20165%2C%202021-1.pdf>

<https://www.weltwoche.ch/ausgaben/2021-9/diese-woche/gruene-traeume-von-beton-und-eisen-die-weltwoche-ausgabe-9-2021.html>

<https://www.schweizerbauer.ch/regionen/bls-werkstaette-chliforst-nord-bewilligungsverfahren-beantragt/>

<https://www.derbund.ch/bls-werkstaette-burggemeinde-will-einsprache-einreichen-516054333681>

<https://www.rts.ch/info/regions/autres-cantons/10616556-les-cff-devoient-leur-projet-dateliers-ultramodernes-au-tessin.html>

<https://www.24heures.ch/pourquoi-les-cff-veulent-quitter-leur-site-historique-dyverdon-343494646093>

<https://www.laregion.ch/yverdon-et-la-region-doivent-se-mobiliser-pour-les-ateliers-cff/>

Tarifification de la mobilité, entre voie royale et cul-de-sac

<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/39554.pdf>

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home/detec/medias/communiqués-de-presse.msg-id-77534.html>

<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobility-pricing/vernehmlassungsunterlagen.html>

<https://www.domainepublic.ch/articles/27998>

<https://www.domainepublic.ch/articles/30080>

Les arts engloutis dans le tout virtuel

https://fr.wikipedia.org/wiki/Jeton_non_fongible

https://www.lemonde.fr/m-le-mag/article/2021/03/19/les-nft-des-uvres-virtuelles-parfois-cotees-au-dela-du-reel_6073759_4500055.html

<https://www.infoimmo.ch/articles/art-numeriques/>

https://www.nzz.ch/feuilleton/nft-kunst-die-krytomanie-erfasst-auch-die-kunst-worum-gehts-ld.1614348?mktcid=nled&mktcval=167_2021-05-21&kid=nl167_2021-5-21&ga=1&trco=

<https://www.lejournaldesarts.fr/marche/les-tatoueurs-se-lancent-leur-tour-sur-le-marche-des-nft-154389>

<https://themarket.ch/meinung/die-umweltprobleme-von-bitcoin-ld.4275>

[https://www.nzz.ch/technologie/hype-um-nft-digitale-kunst-zieht-eine-neue-art-von-kaeufern-an-ld.1610487?
rflmnt=adnz%3B%3B%3Bbc](https://www.nzz.ch/technologie/hype-um-nft-digitale-kunst-zieht-eine-neue-art-von-kaeufern-an-ld.1610487?rflmnt=adnz%3B%3B%3Bbc)

<https://www.elementum.art/en/about/>

<https://nonfungible.com/about-us>

Retour au cinéma

<https://www.procinema.ch/fr/statistics/top25/fch.html>