Canton de Vaud

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **39 (2002)**

Heft 1535

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Les prolongements du métro lausannois

La construction de la nouvelle ligne du métro à Lausanne est un investissement qui va dynamiser tout son arrière-pays.

L'investissement des collectivités publiques, et plus particulièrement du canton, pour créer un métro rapide entre Ouchy et Epalinges (M2) est l'investissement le plus lourd et aussi le plus spectaculaire de la décennie. Les opposants font état de la situation financière du canton qui n'est pas véritablement assainie et de la taille modeste de Lausanne, car la solution métro, c'est-à-dire souterraine, ne serait requise que pour des cités comptant au moins un million d'habitants. La réponse des partisans est fondée. D'une part il est évident que le canton investit trop peu pour son équipement et sa dynamique en souffre; d'autre part la topographie lausannoise oblige les transports de surface à suivre les détours des rues principales d'où, sur l'axe perpendiculaire, une lente progression en lacets urbains. Un des avantages du métro, moins spectaculaire que le gain de temps de la ligne directe souterraine mais essentiel, sera de rendre possible la réorganisation des lignes de trolleybus, notamment en desserrant le nœud de la place Saint-François.

Le centre et la périphérie

Mais le financement du métro réveille un sujet sensible: celui des rapports du canton avec sa capitale. (La nouvelle Constitution vaudoise a décerné ce titre à Lausanne, qui n'était jusqu'ici que le «chef-lieu» du canton). Tout le Nord se sent frustré par la prédominance du bassin lémanique; et les riverains du Léman de Vevey-Montreux à Nyon tiennent à affirmer, face à Lausanne, leur créativité et leur capacité de concurrence. Oubliant les charges importantes du canton en faveur des lignes ferroviaires secondaires, les régions vaudoises entonnent volontiers le refrain: il n'y en a que pour Lausanne.

L'argumentation des partisans du M2 relève, sur un plan pratique, que tous les habitants du canton gagneront de précieuses minutes chaque fois qu'ils viendront à Lausanne pour se rendre, par exemple, au CHUV (Centre Hospitalier Universitaire). Mais le minutage ne répond que partiellement à l'objection. Il ne faut pas craindre d'affirmer que «ce qui est bon pour Lausanne est bon pour le canton». La dynamique lémanique est faite de deux pôles Lausanne et Genève. Or Lausanne, sur la balance de l'attractivité, est un poids plus léger. Contrairement à Genève - sans arrière-pays - elle est le pivot d'un développement dynamique rayonnant notamment sur des régions qui disposent à la fois d'espace et de cités offrant de bonnes structures de services.

Le métro s'arrêtera à Epalinges, mais il peut avoir des prolongements, non pas ferroviaires mais économiques jusqu'à Yverdon, Echallens ou Moudon. En ce sens il a un intérêt qui dépasse les seuls besoins des transports lausannois. *ag*

Tour de Suisse

Les fonctionnaires du canton de Berne manifesteront le vendredi 1er novembre «Gegen die Demontage des Service public» en allemand et «Contre le démantèlement du service public» en français. La traduction est impeccable mais qui a jamais prétendu que l'allemand est une langue difficile?

Rappelons le titre de la manifestation: *VETO*, «je m'oppose» en latin.

***

Le groupe *Berner Zeitung* veut assurer sa domination sur l'Espace Mitteland de langue allemande par une offre exceptionnelle. Le nouvel abonné au journal qui paie nonante francs pour vingt-six semaines reçoit un vol gratuit de Berne à Berlin et peut se faire accompagner par une personne qui ne paie que 199 francs.

Une publication rivale a parlé de concurrence déloyale.

***

Un hebdomadaire alémanique a signalé que les CFF ont environ 800 000 passagers chaque jour et ceux-ci laissent quarante-cinq tonnes de déchets. Cela représente en moyenne 560 grammes par voyageur. La part des journaux (10 tonnes) est de 125 grammes par personne.

***

Dans le journal dominical *SonntagsZeitung* Hans A. Pestalozzi, ancien dirigeant de l'Institut Gottlieb Duttweiler a rappelé comment Pierre Arnold avait fait obstruction à la Migros à des élections libres dans le but d'empêcher l'arrivée du groupe *M-Frühling*. Des représentants de ce groupe (en Suisse romande *Migros-Renouveau*) avaient publié un ouvrage collectif en allemand dont le titre traduit en français serait *Du saurien Migros vers une dimension humaine*. L'éditeur allemand était *Zyglogge Verlag* à Berne. *cfp*