Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 965

Artikel: La vraie participation
Autor: Gavillet, André
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011188

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LE CARNET DE JEANLOUIS CORNUZ

Le poids de l'imprimé

«Da-ne ëncheni nost pan coutidian. E përdoune-ne i nostri debit...»
On l'aura reconnu, ces mots signifient: «Donne-nous aujourd'hui notre pain quotidien. Et pardonne-nous nos offenses...» En piémontais! Dans la version de 1834, qui vient d'être rééditée par la *Claudiana*, la maison d'édition des vaudois du Piémont.
Naturellement, mon premier sentiment est d'enthousiasme et d'admiration: qu'une aussi petite communauté — guère plus de 30'000 membres — trouve les forces d'éditer le Nouveau Testament en piémontais!
«Attention, me dit un ami, en *piémontais*, mais non pas dans le patois des Vallées... — ??? — Oui, par exemple à Villar Pellice on dira *nosti* et non pas *nostri*!» (Villar Pellice est à quelques kilomètres de Torre Pellice, la «capitale» des vaudois.)
«Et à Bobbio Pellice, ce sera encore un peu différent...» (Bobbio Pellice est à trois ou quatre kilomètres de Villar Pellice.)
Ceci veut dire que le seul fait d'*imprimer* revient à «centraliser», à uniformiser... Par la force des choses, on va choisir *une* forme écrite parmi les multiples formes orales, et la majorité, peu à peu, imposera sa manière de parler aux minorités. Le phénomène a de nombreux côtés positifs; encore faut-il être conscient de cette uniformisation inéluctable — et qui sera bien plus grande, naturellement, avec l'apparition des mass media, des ordinateurs, etc. La parole, le discours, de plus en plus, vont appartenir aux plus forts, à ceux qui disposent des moyens d'expression.
J'en reviens au beau livre de Pierre-André Rieben, *Délires romantiques*. Je disais que l'une des quatre études qu'il contient est consacrée à *Victor Hugo*. Se référant à Victor Brombert, l'auteur parle de la nature *«subversive et étonnamment moderne de son art romanesque»*, et conclut une analyse minutieuse, et j'y insiste, parfaitement respectueuse, des *Travailleurs de la Mer*, en disant que *«Hugo s'aventure dans ces régions qui ne semblent livrées qu'à l'indicible et au silence, et tente d'y déployer une parole à la fois triomphante et menacée.»* (p. 203.)
Pareille aventure m'était déjà arrivée deux ou trois fois, avec le livre de Goldmann sur Pascal et Racine, ou celui de Doubrovsky sur Corneille: être passionné par ma lecture, être stimulé, tout en ne rejoignant nullement, ou pas entièrement, les conclusions de l'auteur!
Il y a d'abord ceci (qu'en principe j'approuve, mais pas peut-être en pratique — qui fut celle d'un maître d'école!): que tout jugement de valeur se trouve évacué et que soit mis sur le même plan (à mon goût!) un très grand écrivain (Hugo), un peut-être méconnu (Nodier), et deux autres auteurs que je situerais un peu moins haut (Musset et Gautier).
Il y a aussi...
Mais de ceci — pour la dernière fois, je promets — la semaine prochaine. ■

DP Domaine Public

Rédacteur responsable:
Jean-Daniel Delley (jd)
Rédacteur: Pierre Imhof (pi)
Ont également collaboré à ce numéro:
Jean-Pierre Bossy (jpb)
François Brutsch (fb)
André Gavillet (ag)
Jacques Guyaz (jg)
Yvette Jaggi (yj)
Charles-F. Pochon (cfp)
Points de vue: Mario Carera, Jeanlouis Cornuz, Jean-Luc Seylaz
L'invité de DP: Laurent Rebeaud
Abonnement:
65 francs pour une année
Administration, rédaction:
Saint Pierre 1, case postale 2612
1002 Lausanne
Tél: 021 312 69 10 **CCP:** 10-15527-9
Téléfax: 021 312 80 40
Composition et maquette:
Liliane Berthoud,
Françoise Gavillet, Pierre Imhof
Impression:
Imprimerie des Arts et Métiers SA

URBANISME LAUSANNOIS

La vraie participation

(*ag*) Quand une idée, une idée de concours d'idées, paraît à un journaliste bonne (Bertil Galland) et qu'il l'écrit, puis à un autre (Jean-Claude Péclet) et qu'il le dit, et encore à une association qui a pour but statutaire de surveiller l'urbanisme lausannois (MDL, Mouvement pour la défense de Lausanne), la convergence des regards assure qu'il ne s'agit pas d'engouement individuel ou de copinage. L'idée n'était pas une bulle destinée à crever, mais une proposition qui a pris corps.
C'est ce qui s'est passé à Lausanne à la suite du concours d'urbanisme sur la vallée du Flon. La conception des transports présentée par MM. Foretay-Lévy-Bertschen s'est imposée comme une variante intéressante à opposer à celle jusqu'ici retenue officiellement.

De l'idée à la discussion

Le président du MDL prit un risque d'audacieux. Réunir autour de lui des clubs automobiles, l'AST, le GPE, des associations de commerçants et les groupements patronaux, des individuels qui s'étaient engagés en faveur de l'urbanisme, la Société d'art public. Quel melting-pot!
Ce qui a frappé — lors de ces réunions en pleine période de vacances — ce fut la qualité de la discussion. Sans langue de bois, avec le souci d'aboutir à une plate-forme commune, ce qui fut le cas à une défection et à quelques réserves près.

De la discussion à l'étude

Les sceptiques diront qu'il est toujours facile de s'entendre sur une demande d'étude et que l'accord des bonnes volontés éclatera au moment du choix.
C'est possible. Mais l'essentiel, c'est que les termes d'un choix soient présentés de manière claire et qu'il y ait accord sur les faits, l'analyse des coûts.
Il est de surcroît important qu'en dehors de toute officialité, en cercle privé, de telles rencontres aient lieu. Ces décantations préalables sont indispensables à la faisabilité politique d'un projet.
La Municipalité peut sans tarder définir le mandat d'étude. Il ne s'agit pas de se perdre dans les détails et de dessiner, à son emplacement, chaque parking de dissuasion, mais d'étudier la cohérence

du programme, comment il s'articule en son centre à la gare du Flon, quel est son coût et sa faisabilité dans le temps. Ensuite viendra le choix avec le projet de métro prolongé jusqu'au Tunnel. La condition de toute décision est que les études reposent sur des méthodes et des données comparables.
Si le mandat est attribué rapidement par la Municipalité en fonction, les données utiles pourraient être en main de la nouvelle Municipalité peu après qu'elle se sera mise au travail. La perte de temps serait minime au chronomètre, mais le gain de temps serait considérable dans l'avancement et le mûrissement des projets d'aménagement du Flon.
Il faut souhaiter que cette volonté d'aboutir ne sera pas gaspillée. La Municipalité sortante, qui avait d'abord cherché à verrouiller ce sujet, s'attirerait l'estime si elle faisait en sorte que les termes d'un choix décisif soient disponibles au début de1990 et si elle récupérait pour le prolonger l'élan d'une participation civique authentique. ■

La demande d'étude

Schématiquement, le métro Lausanne-Ouchy serait prolongé en hauteur à mi-niveau du Grand-Pont jusqu'à une station Bel-Air – Pichard, puis il emprunterait la caverne creusée pour le train régional Lausanne – Echallens – Bercher (LEB) jusqu'à Chauderon. Ce serait la première section, décisive, d'un tracé qui conduit au Palais de Beaulieu, puis à la Blécherette. L'autre branche de l'Y des transports publics lourds serait un tram urbain Gare du Flon – La Sallaz. Un tunnel de déviation du trafic routier de la route de Genève (sous Bel-Air) à Saint-Martin permettrait de réunifier les deux zones piétonnes de la Rue de Bourg à Chauderon, la Municipalité ayant décidé d'interdire à la circulation les rues Haldimand et Mauborget. Les têtes de ligne de ces transports à forte cadence desserviraient d'importants parkings de dissuasion destinés à retenir en périphérie le trafic automobile.

L'INVITÉ DE DP

Feu le canal

Le vieux projet de canal du Rhône au Rhin via le Léman est condamné. Ses partisans le défendent encore, pourtant, dans un invraisemblable tissu de paradoxes.
Côté vaudois, les autorités semblent y tenir de tout leur cœur. Le Grand Conseil a voté comme un seul homme contre son enterrement. Mais le Conseil fédéral, dans son dernier rapport sur la navigation fluviale en Suisse, leur demande d'abandonner ce rêve.
Côté genevois, c'est l'inverse: plus personne n'en veut. Le Conseil d'Etat a retiré, voici deux ans, une demande de crédit de 200 millions pour l'étude d'un aménagement navigable du Rhône genevois. Le Grand Conseil a applaudi, et approuvé dans la foulée un plan de protection des rives du Rhône, comme contre-projet à une initiative du WWF. Mais le Conseil fédéral, n'ayant pas encore abandonné l'idée d'un grand port fluvial aux portes ouest de la Suisse, veut engager un million pour la même étude.
Côté vaudois, le projet de canal s'identifie à un ancien idéal patriotique. Ce fut, après la guerre, un «grand dessein» destiné à réunir les énergies et les enthousiasmes du Pays de Vaud. Un peu ce que la Transjurane est au canton du Jura. Il est dur d'y renoncer. C'est presque une trahison. Voilà pourquoi on a vu, au Conseil national, Pierre Aguet voter avec le camionneur Charles Friderici pour demander au Conseil fédéral de revoir sa copie. Et pourquoi il a fallu à Victor Ruffy un certain courage pour approuver l'abandon définitif du projet.
A Genève, rien de tel. C'est plutôt l'idée de bétonner les rives du Rhône pour ouvrir le passage aux chalands qui fait scandale. C'est pourquoi il a sans doute fallu à Gilbert Coutau un certain courage pour approuver l'obstination du Conseil fédéral, contre l'opinion publique et contre les lois de son canton.
Un libéral vaudois peste contre Berne, qui ne veut pas écouter son canton. Fédéralisme? Pas le moins du monde: dans le même mouvement, un libéral genevois félicite Berne de ne pas écouter son canton. Au nom d'une croyance, infiniment supérieure aux volontés cantonales, selon laquelle un peuple est d'autant plus heureux que beaucoup de tonnes de marchandises transitent par son territoire.
Heureusement, cette croyance n'a plus cours. La priorité, désormais, va à la protection des derniers tronçons de cours d'eau restés naturels. Les représentants des cantons riverains de l'Aar et du Rhin l'ont dit avec force: la valeur des rives sauvages l'emporte sur les éventuels bénéfices qu'on pourrait tirer de leur aménagement en voie navigable. Cela ne se discute plus.
Le renversement des valeurs débarque en Suisse romande. Il a déjà conquis Genève. Il reste aux Vaudois à voter sur l'initiative pour la protection de la Venoge et ils seront conquis à leur tour.
Le renversement des valeurs n'a pas grand-chose à voir avec les calculs des économistes, ni avec les rêves des hommes d'Etat. Il s'opère sans bruit, dans une sorte de glissement de l'inconscient collectif. Il y a trente ans, on eût trouvé beaux les quais, les digues et les grues d'un port fluvial à Préverenges. Aujourd'hui, allez voir, sous les arbres, les somptueux méandres de la Venoge entre Vufflens et Penthaz: l'idée de les détruire pour creuser un canal semble tout simplement sotte.
Dernière ironie de l'histoire: c'est probablement grâce au projet de canal que les rives de la Venoge et du Rhône genevois ont été préservées de toute construction. Nous avons une dette inestimable à l'égard de ceux qui ont voulu le canal du Rhône au Rhin.

Laurent Rebeaud

L'invité de DP s'exprime librement dans cette tribune. Laurent Rebeaud est conseiller national écologiste.