

# L'auditoire

Le journal des étudiant·e·s de Lausanne depuis 1982

**DOSSIER**

## Se déplacer D'hier à demain



© Thomas Antille

L'auditoire N°283 // Novembre 2024  
Retours L'auditoire - FAE  
L'Anthropole Bureau 1190  
1015 Lausanne

### **SOCIÉTÉ**

**Les universités  
suisses bondées**

### **CAMPUS**

**CAP2037: L'Unil  
au vert**

### **CULTURE**

**Battre au rythme de  
la résistance**



©Thomas-Antille

**REMERCIEMENTS**  
MERCI AUX LECTEURS DE NOUS PRENDRE AUTANT LA TÊTE  
MERCI AU COMITÉ POUR ÊTRE AUSSI COOL, MERCI AU  
SOUPER DE NOËL, OUI ARRIVE BIENTÔT, MERCI À LA  
SEMAINE INTERCALLAIRE, MERCI À LA COURSE À PIEDS,  
MERCI POUR LA BONNE HUMEUR, MERCI AUX BISCUITS  
DE SIMON, MERCI À CHANTAL, MERCI POUR LE REPAS  
LOUPÉ, MERCI MAMAN-PAPA POUR LA VIE, ET SURTOUT,  
N'OUBLIEZ PAS: AMOUR, GLOIRE ET BEAUTÉ!

**ONT PARTICIPÉ À CE NUMÉRO**  
ANNA BERTHES, LEILA BERTHES, ESMA BOUDENMAGH,  
RYM BENCHERCHAL, CAMILLE SALAMINI, SARAH PFITZ-  
MANN, LUCIE MARCEL, FLAVIA MIZEL, LOJA BERCHER,  
SIMON ZBINDEN, INÉS FORSTER MALKA, LISA HARVEY,  
VANESSA HUANG BLUMENSTEIN, MARINE PELLISSIER,  
NICOLAS HEJDA, ALICE CÔTÉ-GENDREAU, ALEXANDRA  
BENDER, ELENA DEIANA, JESSICA FILIPA SOUSA ROCHA,  
JUSTIN MÜLLER, AUYONI SEN-ANKMAL,

**COMITÉ DE RÉDACTION**  
**RÉDACTION EN CHEF**  
ALEXANDRA BENDER &  
ALICE CÔTÉ-GENDREAU  
**DOSSIER**  
NICOLAS HEJDA  
**SOCIÉTÉ**  
SIMON ZBINDEN  
**FAE**  
MYRIAM SCHNEIDER  
**CAMPUS, SPORTS & SCIENCES**  
MARINE PELLISSIER  
**CULTURE**  
SARAH PFITZMANN  
**WEB**  
JESSICA SOUSA

**L'AUDITORE**

**N° 283**  
BUREAU 1190, BÂTIMENT ANTHROPOLE  
1015 LAUSANNE  
T: 021 692 25 90  
EDITEUR FAE  
E: AUDITORE@GMAIL.COM  
WWW.AUDITORE.CH

**PARUTION 6 FOIS L'AN**

## DOSSIER

**04-05**

Interview avec *Actif-trafiC*

**06**

La Suisse sur les rails

**07**

Le transport des biens  
Du vent jusqu'au pétrole

**08**

TP abordables  
L'avion, un privilège

**09**

Comparatif: voiture ou AG  
Crise d'obésité



## SOCIÉTÉ

**10**

Les HEU suisses débordées

**11**

Soulèvement en Algérie  
Chronique polémique

**12**

Le premier rang d'un défilé  
Kamala et Mr. Trump

**13**

Toujours capitalistes?  
Chronique sexprimer



## FAE

**14**

Dons de sang et d'organes



## CAMPUS

**15**

CAP2037 à l'Unil  
Rendez-vous soirées

**16**

Hausse des taxes d'étude  
Vortex Race



## SPORT

**17**

Forcethon Talent  
Paraclimbing



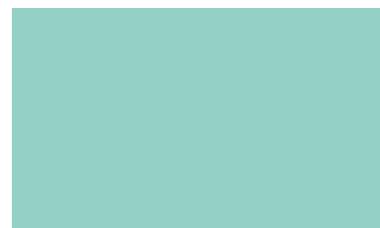
## SCIENCES

**18**

Géoglyphes au Pérou  
Dangers des opioïdes

**19**

Maurice et Katia Krafft  
L'île de Pâques



## CULTURE

**20**

Quand la peau est poésie

**21**

Le Cli-Fi  
Techno en Ukraine

**22**

Le rap et la protestation  
L'art brut

**23**

Le Collectif 52  
L'Alhambra de Grenade

**24**

CHIEN MÉCHANT

# Transports en Suisse

## Une mobilité qui tourne en rond

La mobilité d'un pays, plus que la circulation quotidienne ou de tourisme des habitant-e-s, est le reflet des valeurs sociales, des savoir-faire technologiques et des spécificités géographiques. En Suisse, où 70% du territoire est occupé par les montagnes, la population est densément regroupée. Le réseau ferroviaire helvétique va également de pair avec chocolat, vaches et horlogerie, témoignage de son efficacité. Pourtant, encore aujourd'hui, de plus en plus de kilomètres sont parcourus en voiture sur le réseau routier suisse et la croissance du nombre d'automobiles reste continue; 80% des ménages suisses en possèdent au moins une, selon l'Office fédéral de la statistique (OFS). Comment expliquer cette dépendance à la voiture, un moyen de transport aux conséquences néfastes pour l'environnement, dans un pays à faible superficie, sans tradition automobile et de plus bien desservi par les transports publics? La question sera abordée dans le dossier, qui se penchera sur les enjeux de la mobilité en Suisse.

### Une société de loisirs et de voitures

Les habitudes de mobilité de la population suisse sont de plus en plus effrénées, en parallèle avec l'ensemble de notre mode de vie. Cela inclut autant la mobilité pendulaire, c'est-à-dire quotidienne, que le tourisme. Les pendulaires, faute d'avoir trouvé un logement en ville, habitent dans des communes environnantes, à de grandes distances du centre urbain et de leur lieu de travail. Selon l'OFS, en 2021, ce sont cependant les loisirs qui ont été la cause du plus grand nombre de déplacements (43%). Et, encore une fois, la majorité de ces déplacements quotidiens – près de 70% –, pour ne pas dépendre des transports en commun, se sont faits... en voiture. Pour des millions d'habitant-e-s, l'autoroute est ainsi la voie royale vers le centre urbain et ses services. Peut-on alors être surpris que la durée des embouteillages en 2023 ait battu des records, selon l'Office fédéral des routes (OFROU), bien plus que ce que la croissance démographique pourrait expliquer? Cela est



ce numéro – ou même la trottinette. Les trottinettes électriques ont connu en popularité fulgurante ces dernières années. Pourtant, ces petits engins qui zigzaguent à toute vitesse dans la rue, dépassant d'un air hautain, le dos bien droit, les cyclistes qui s'échinent à monter une côte peuvent faire enrager. Si elles peuvent être une bonne alternative à la voiture, elles nécessitent encore une meilleure régulation.

d'autant plus choquant au vu de la qualité du système ferroviaire en Suisse – un stéréotype justifié. Le réseau s'étend sur de vastes territoires, à travers les régions alpines, et les trains déraillent rarement de l'horaire. Un des articles du dossier examine ainsi les défis que rencontre le rail suisse, un autre revient sur les avantages financiers des transports publics. L'interview principal de ce numéro, quant à lui, aborde le sujet de l'élargissement des autoroutes, qui sera l'objet d'un référendum le 24 novembre. Les études démontrent clairement qu'il s'agit d'une fausse solution. Agrandir les autoroutes ne fait que reporter le problème d'embouteillage de quelques années, tout en augmentant le nombre de voitures; une façon de penser qui n'est plus soutenable pour la planète.

### Des ailes et des roues

Les vacances d'automne sont passées pour certain-e-s et arrivent bientôt pour d'autres. L'occasion parfaite pour partir en vacances, peut-être en avion, et se vider l'esprit? Depuis quand avons-nous popularisé et normalisé le voyage international? Les résolutions d'exploration du territoire local, prises durant l'ère COVID, semblent loin désormais. Le voyage a toujours une emprise aussi grande sur nos valeurs, vu comme une manière de s'ouvrir au monde. Nous oublions parfois que nous le blessons par le même geste. La stabilité, de temps en temps, a également ses avantages, chose que nous oublions souvent dans nos manies de toujours aller plus loin; on parle désormais de la Lune... Au sein de la ville, la mobilité douce reste l'alternative idéale, que ce soit la bicyclette, la marche – la course à pied prend une place importante dans

### Une réflexion nécessaire

Dans l'idée de faire réfléchir notre lectorat, le dossier de ce numéro de novembre n'a pas pour objectif de faire culpabiliser. Les lecteur-ric-e-s qui possèdent une voiture sont prié-e-s de ne pas l'abandonner au fond du Léman en échange d'un abonnement CFF; la hausse du niveau du lac, gavé d'automobiles, inonderait probablement les rails de train... La voiture reste également le moyen de transport le plus efficace dans certaines zones rurales mal desservies autrement. Il est toutefois urgent pour notre société de repenser notre rapport à la mobilité. Utiliser les transports publics ou la mobilité douce quand c'est possible, éviter de n'avoir qu'un-e passager-ère par engin et, surtout, s'affranchir du mythe de la voiture en tant que médium de liberté, d'autonomie et de réussite sociale. L'hégémonie de l'automobile, qui gouverne depuis maintenant un siècle nos mouvements, est dépassée. L'agrandissement de nos infrastructures routières implique pourtant le contraire... Notre mobilité actuelle semble ainsi tourner en rond tel un vortex. Certaines solutions proposées, plutôt que d'améliorer la situation, la rendent stagnante. Le point d'arrivée est en réalité le même que le point de départ – simplement quelques mètres plus haut. C'est toujours mieux que d'aller à reculons, diront certain-e-s... Nous espérons que ce numéro vous incitera plutôt à désirer à avancer, et ce pour de bon. •

Alice Côté-Gendreau  
Co-rédactrice en chef de *L'auditoire*

# Autoroutes: les chantiers du passé?

## Rencontre: Angela Zimmermann

**INTERVIEW • Ce 24 novembre, le peuple suisse se prononcera sur la mobilité qu'il souhaite à l'avenir. La Confédération veut investir 5,3 milliards dans 6 projets d'extensions autoroutières, dont les tronçons Berne-Zürich et Nyon-Genève. L'auditoire a rencontré Angela Zimmermann, qui travaille chez *actif-traffic*, coauteur du référendum.**

**Bonjour Angela. Merci de nous accorder cette interview. Pour commencer, est-ce que tu pourrais te présenter?**

Je m'appelle Angela Zimmerman, et je suis chargée de campagne chez *actif-traffic*, qui est l'une des associations qui a lancé le référendum contre les extensions d'autoroutes.

**On dit que tu as eu un déclic écologique à l'université. Que s'est-il passé?**

J'ai fait des études de biologie aux universités de Lausanne et Neuchâtel. Ce sont des études très centrées sur le vivant, la nature. Et puis, petit à petit j'ai pris conscience de l'ampleur de la crise climatique et écologique en cours. J'ai étudié en master l'agriculture, dont l'impact du réchauffement climatique est particulièrement visible, de par les conditions météorologiques, les espèces pathogènes et invasives, etc. Et quand on est née aux alentours des années 2000, on a entendu parler de la crise climatique depuis petit.e...

**Tu te définis notamment comme une militante écologiste. Professionnellement, tu es surtout active dans la thématique des transports. Pourquoi est-ce un thème important pour toi?**

Je trouve que la mobilité est ultra intéressante parce que ça lie à la fois des considérations écologiques et des considérations sociales. Le secteur des transports est le plus émetteur de CO<sub>2</sub> en Suisse. C'est aussi le secteur qui n'a pas du tout réduit ses émissions ces dernières années. De plus, en juin 2023, on a accepté la loi climat qui nous engage à réduire nos émissions de CO<sub>2</sub> de 57% d'ici 2040, dans le but d'arriver à 0 émission nette d'ici



©Thomas Antille

2050. Une deuxième considération écologique, c'est la bétonisation: quand on fait des routes, on bitume ou on asphalt, c'est un choix délibéré de ce qu'on fait de nos terres. Ensuite, la mobilité est aussi fondamentalement liée à des considérations sociales. A peu près tout le monde de manière générale doit se déplacer dans sa vie quotidienne. Mais tout le monde ne le

fait pas avec les mêmes contraintes: distances, moyens de transports, pouvoir d'achat. L'impact du trafic automobile sur la santé n'est pas non plus le même selon le lieu de résidence. Les quartiers populaires sont souvent les plus exposés aux nuisances des routes, notamment par le bruit et la pollution. C'est révoltant et cela doit changer.

**Tu travailles aujourd'hui pour *actif-traffic*, une association qui s'oppose au projet d'extension des autoroutes. Pourquoi est-ce que ce projet appartient au passé, selon vous?**

Déjà, c'est énormément d'argent, 5,3 milliards de francs. Ensuite ça ne règle aucun problème de mobilité dans la région. Au contraire, on perd des années et des années. Il y a un phénomène qui est très connu qui s'appelle le trafic induit: dès l'instant où on crée une infrastructure de transport - c'est le cas pour l'autoroute, mais c'est également le cas pour d'autres infrastructures de transport- les gens adaptent leurs comportements et utilisent beaucoup plus cette nouvelle infrastructure. Donc effectivement, dans un premier temps, il y aura plus de fluidité dans le trafic. Puis les personnes vont s'adapter et changer leurs comportements créant une augmentation de trafic. C'est même confirmé par l'Office fédéral des routes, à la base de ces projets. Ils estiment qu'il va passer sur l'A1 entre Nyon et Genève un peu plus de 80'000 véhicules par jour à environ 130'000 en l'espace de 10 ans. Et en fait, ils prévoient eux-mêmes que 10 ans seulement après la mise en service de cette nouvelle extension d'autoroute, elle sera bouchée pareil que maintenant, voire même pire. Donc on promet aux gens une fausse solution, et ça c'est très grave. Ensuite, vu qu'on parle en fait d'assez petits tronçons, il faut imaginer qu'avant ce sera toujours à 2 voies, et après aussi. Lorsque vous passez de 3 voies à 2 voies, y aura ce goulet d'étranglement où toutes les voitures devront se remettre sur 2 voies. Il y aura la même problématique en amont. Et ce n'est pas non plus un argument pour dire qu'il faudrait tout élargir d'un coup! Pour le tronçon Nyon-Genève, la mise en service du projet est estimée à 2041.

Imaginons qu'on prenne un peu de retard, ce sera plutôt vers 2045 ou 2050. Est-ce que ça sera vraiment notre priorité de faire rouler des véhicules de 2 tonnes avec une seule personne à bord en 2050? Le plus important à retenir c'est que ça ne règle rien, au contraire: c'est beaucoup d'argent pour ne rien régler et même aggraver la situation. Parce que plus de voitures, ça veut dire aussi plus de pollution: par le CO2 et les autres gaz à effet de serre, par le bruit, mais également par les microplastiques, dont 90% de leur pollution en Suisse provient de l'usure des pneus.

### «Est-ce que ça sera notre priorité de faire rouler des véhicules de 2 tonnes en 2050?»

**Est-ce que tes études de biologie, dont tu es diplômée d'un master de l'UNINE, t'apportent des arguments supplémentaires contre ce projet d'extension des autoroutes?**

Oui bien sûr. Par exemple, c'est moi qui ai lu les 300 pages du rapport concernant les impacts sur l'environnement de l'extension entre Nyon et Genève. On y a appris que le projet détruirait notamment une zone de reproduction et d'habitats de batraciens protégés à l'échelle nationale. Ce sont des sujets qui me touchent beaucoup. J'ai aussi lu un livre super intéressant appelé *Traffication* de Paul F. Donald, qui décrit l'ensemble des impacts négatifs qu'ont les routes et les voitures sur nos écosystèmes: fragmentation des habitats, pollution sonore, atmosphérique et lumineuse. Cela affecte de nombreuses espèces animales, nous y compris.

**Alors que la Confédération a annoncé récemment vouloir réaliser de fortes économies, en particulier dans le domaine de la mobilité, ce projet est toujours à l'ordre du jour. N'est-il pas réellement important pour échapper ainsi aux coupes budgétaires?**

Je pense qu'il y a des gens qui croient fondamentalement que c'est une bonne idée. Le «tout-voiture» reste très présent dans notre pays et il est vrai que certains tronçons d'autoroute sont en partie saturés, c'est une réalité. Mais ce qui est

dommage, c'est de ne pas prendre du recul, et se demander «mais en fait, quelle est la solution pour que chacun·e puisse se déplacer de la manière la plus efficace et la plus écologique possible?» Surtout que la population augmente, et est vouée à augmenter dans les prochaines décennies. Il est crucial également interroger les distances que l'on parcourt. En regardant les chiffres d'il y a 30 ou 50 ans, on passe aujourd'hui exactement le même temps dans les transports - à savoir environ 1 heure par jour. Sauf que la distance parcourue est bien supérieure à celle d'antan, ce qui signifie qu'on habite beaucoup plus loin de nos lieux de travail. Ça soulève donc des questions assez fondamentales. Ensuite, d'un point de vue financier, il est important de souligner que les 5,3 milliards de financement dont on parle couvrent uniquement la construction de ces 6 projets autoroutiers. A ce chiffre, on peut ajouter les coûts externes du trafic automobile: 18,1 milliards de francs, c'est ce que coûte le trafic routier à la collectivité chaque année. Ces coûts externes englobent les frais de santé - accidents, maladies dues à la pollution de l'air, la pollution sonore, etc. - mais également les dommages environnementaux. Ce qui est important de retenir c'est que pour estimer le coût final de ces projets pour le porte-monnaie de la population, il faut prendre en compte : les coûts de construction, les coûts externes annuels mais également les coûts d'entretien des routes, qui s'élèvent à 1,17 milliard chaque année.

**Le réseau suisse des autoroutes a été construit dans les années 60. N'est-ce pas dans la logique des choses que de le moderniser et l'adapter à une population suisse qui, comme tu disais, se fait toujours plus grande?**

C'est un argument qui revient énormément. L'autoroute entre Lausanne et Genève a en effet été construite en 1964. Mais ce qui est important de dire c'est que les autoroutes ne sont tout simplement pas une solution de déplacement moderne. A la place, et face au dérèglement climatique, nous n'avons pas d'autres choix que de développer des transports plus efficaces et plus écologiques que la voiture individuelle. Le taux de remplissage des voitures est d'ailleurs en moyenne de 1,5 personne. De plus, la croissance du trafic est bien plus importante que la croissance démographique en elle-même. Cela est expliqué par, comme dit



précédemment, des distances entre nos lieux de travail, nos lieux de vie et de loisirs qui sont bien plus importantes qu'autrefois.

**Quelle mobilité de demain défends-tu alors? Quelle mobilité serait idéale selon *actif-traffic*?**

L'association *actif-traffic* a été fondée en 1992 en lançant une initiative visant à diviser le trafic individuel motorisé par deux. Le but reste depuis de diminuer le trafic automobile et de rendre notre mobilité moins polluante et gourmande en espace. L'objectif n'est pas d'éradiquer la voiture. Elle peut être utile dans certains cas pour certaines personnes - celles à mobilité réduite par exemple - mais elle ne doit pas représenter la norme. Dans un monde idéal, on aurait des voitures beaucoup plus petites.

### «Ils prévoient que 10 ans après sa mise en service, elle sera à nouveau bouchée»

Parce qu'actuellement, les voitures sont dimensionnées pour 5 personnes, alors que la plupart des gens y sont tout seul·e·s. Les véhicules seraient beaucoup plus petits et donc moins lourds car un véhicule plus lourd abîme plus les routes. Ils seraient électriques, donc consommeraient moins de ressources. La voiture oui, mais pas en priorité. Ensuite la majorité des déplacements se feraient grâce à un mix entre train et bus, via un réseau régional bien développé. Pour les lieux un petit peu plus éloignés, des solutions existent déjà, par exemple des offres de bus à la demande par exemple. Dans les villes, le vélo doit être priorisé et rendu plus sûr, avec le

développement de pistes cyclables absolument partout. L'arrivée du vélo électrique a également rendu le vélo accessible à plein de gens et pour d'autres usages, comme le déplacement de matériel ou d'enfants grâce aux vélo-cargos. Le vélo n'est donc plus réservé uniquement à la partie la plus sportive de la population. Enfin, la marche doit également être encouragée par la création d'espaces piétons dans lesquels il est agréable de marcher. Je parlais avant des coûts externes du trafic automobile, mais il faut savoir que le vélo et la marche n'ont pas de coûts. Au contraire, ils présentent des bénéfices externes, dus aux effets positifs de l'activité physique sur la santé. Mais il faut pouvoir le faire dans des endroits agréables, qui soient sécurisés.

**Est-ce que cette mobilité serait en accord avec les accords de Paris, et l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050 que la Confédération s'est fixée? Quelles nouvelles pistes de développement de mobilité pourraient être mises en place?**

Oui, bien sûr, mais cela demande un réel changement! Et puis je rajouterai qu'afin que puisse se faire ce transfert modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et actifs, il est essentiel de réduire les tarifs, notamment des transports publics. Durant les 30 dernières années, les prix ont doublé, alors que ceux de la voiture ont plutôt stagné. Et donc, socialement, il faudrait absolument abaisser les coûts des transports publics. De l'autre côté, on pourrait aussi augmenter les subventions pour les vélos électriques, ou continuer de développer les systèmes de partage et la location de ceux-ci. Il y a plein de possibilités innovantes. •

# La Suisse sur les rails

**TRAIN • Leader en Europe, le rail suisse est un modèle d'efficacité. Pourtant, comme l'explique Patrick Rérat, spécialiste des mobilités à l'Université de Lausanne, le système n'est pas sans défis: sur-mobilité, tarifs élevés, intermodalité et enjeux de durabilité à anticiper. De quoi questionner les nouveaux projets proposés par les CFF.**

Une lenteur maîtrisée pour un résultat garanti, voilà la recette derrière l'efficacité suisse. Une formule à laquelle les rails suisses n'échappent pas. C'est en tout cas ce que semble révéler les chiffres de la LITRA (service d'information pour les transports publics). Avec une moyenne de 61 voyages et 2179 km parcourus en train par habitant.e.s en 2022, la Suisse s'impose comme leader incontesté des transports ferroviaires en Europe, de quoi renforcer la réputation de l'efficacité helvétique. La recette d'un tel succès repose pourtant sur la simplicité et la fiabilité du réseau: des horaires cadencés, un temps d'attente minimisé entre les correspondances et un maillage du réseau si dense qu'il rend le train accessible à presque tous et toutes. Le train véhicule donc une image positive dans l'imaginaire collectif suisse en tant que mode de transport non seulement pratique, mais aussi fiable.

## Le train véhicule une image positive dans l'imaginaire collectif

Ces qualités semblent d'autant plus importantes qu'elles font défaut aux systèmes ferroviaires des pays voisins. Par exemple, la France, pays du TGV, a focalisé son développement sur le facteur de la vitesse, au détriment par exemple des lignes régionales. Quant au système allemand, on note le problème du sous-investissement dans les infrastructures vieillissantes qui nuisent à la fiabilité du système.

## Le premier et le dernier kilomètre, des maillons faibles?

Si le modèle suisse semble servir d'exemple à ses pays voisins, il n'est toutefois pas exempt d'imperfections: des tarifs souvent jugés trop élevés, une très petite marge de manœuvre en cas de perturbations et, plus surprenant encore, une efficacité excessive qui génère

une sur-mobilité, car en facilitant l'accès aux trains, ce sont aussi des modes de vie basés sur des déplacements longue distance qui sont facilités. Ainsi, pour Patrick Rérat, professeur de géographie des mobilités à l'Université de Lausanne et chercheur à l'OUVEMA (observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives), «si la Suisse devait s'inspirer d'un système ferroviaire étranger, ça serait celui des Pays Bas qui a particulièrement développé la synergie entre train et vélo». C'est en effet sur ce point-là que les CFF et plus largement la mobilité suisse a une marge de progression. Car concurrencer la voiture, si tel est le but de la mobilité helvétique, c'est à la fois agir sur le périmètre des CFF, notamment en développant des infrastructures cyclables et des stationnements sécurisés pour vélos, mais c'est aussi élargir les zones qui couvrent la mobilité ferroviaire en incluant dans ces projets par exemple les axes qui conduisent les utilisateur.ice.s aux gares ou arrêts de transport public. Il s'agit là, selon Patrick Rérat, d'un aspect trop souvent négligé dans la question de la mobilité: «Les CFF s'occupent peu du premier et du dernier kilomètre, ce qui est un enjeu crucial si l'on veut véritablement concurrencer la voiture».

## Des projets pour l'avenir

Les nouveaux projets ferroviaires suisses, comme Rail 2050 et Léman 2030, illustrent d'une part le besoin de répondre à la sollicitation croissante des transports publics, mais aussi de renforcer la mobilité durable. Des projets qui misent donc sur la modernisation des infrastructures du réseau ferroviaire, sur son développement et sur une réponse aux défis environnementaux à venir. À ce titre, l'un des objectifs principaux de Rail 2050 concerne la décarbonisation du réseau ferroviaire, son alimentation par des énergies



plus vertes, ainsi que la coordination entre les différents modes de transports. Le développement de trajets multimodaux permettra de connecter plus efficacement les gares et les autres infrastructures de transport public.

## Choisir le rail ou la voiture?

Si ces projets sont rassurants et semblent tous chercher à concurrencer la voiture, il ne faut pas pour autant oublier que le choix du rail comme priorité devrait aller de pair avec une limitation de la place de l'automobile.

## «Si les Suisses sont premiers, c'est grâce à une offre fiable et performante»

Se projeter dans un territoire largement décarboné dans 20 ans, c'est donc aussi renoncer au développement des tronçons automobiles. Patrick Rérat le rappelle: «les projets des CFF sont certainement importants, mais ils doivent aller de pair avec un aménagement du territoire qui permette aux gens de redécouvrir la proximité. Ils doivent dès lors être cordonnés avec d'autres modes de transport qui sont les alternatives à la voiture. Il va falloir faire un choix,

continue Rérat, on ne peut pas tout développer, il faut prendre conscience qu'on a adapté les villes et les territoires en fonction de l'accessibilité voiture. Si la voiture est si importante actuellement, c'est parce qu'on a construit le territoire de cette manière». En somme, le dilemme de la mobilité suisse peut se résumer comme tel: Faut-il perpétuer la construction de nouveaux tronçons autoroutiers ou, au contraire, se tourner vers une mobilité plus durable et développer le territoire en fonction du rail et de la mobilité douce? •

Alice Hari Savioz

# Les voyages de nos biens

**COMMERCE • Nos produits voyagent bien plus que nous, et ce phénomène n'est pas récent. Des denrées alimentaires aux produits manufacturés, une multitude de marchandises traverse quotidiennement la planète pour arriver jusqu'à nous, tout en laissant derrière elles une empreinte écologique considérable.**

Le secteur maritime est au cœur du commerce mondial, transportant plus de 80% des marchandises en volume. Si ce mode de transport semble incontournable pour les échanges internationaux, il soulève de nombreux défis, notamment en termes d'impact environnemental. La décarbonisation du secteur est devenue une priorité, toutefois l'incertitude réglementaire freine les investissements nécessaires. A ce propos, les estimations concernant les coûts de la décarbonisation d'ici 2050 de la flotte maritime mondiale sont de 8 à 28 milliards par an. A cela, il faut ajouter 28 à 90 milliards de dollars annuels nécessaires pour l'investissement dans des infrastructures de carburants neutres, ce qui pourrait avoir des répercussions sur l'économie

mondiale, selon un article de l'ONU. Toutefois, la modernisation des flottes s'avère essentielle, car les émissions du transport maritime contribuent de manière significative aux gaz à effet de serre.

## L'emphasis devrait être mise sur la réduction des échanges mondiaux

Le secteur produit en effet actuellement 3% de ces émissions. Selon les prévisions, ce chiffre devrait monter à 17% d'ici 2050, rendant l'objectif de neutralité carbone presque utopique face à la réalité de la crise climatique.

## Vers une transition écologique du secteur

En raison de l'augmentation des besoins de transport liés à la croissance démographique et économique, il devient urgent de repenser la logistique du secteur, notamment en Suisse où le rail pourrait être mieux exploité pour les trajets intérieurs. À l'échelle mondiale, des solutions comme la tarification du carbone et l'adoption de technologies moins polluantes sont envisagées pour limiter les conséquences du commerce sur le climat. Toutefois, ces technologies n'étant pas opérationnelles, il semble évident que l'emphasis devrait être mise sur la nécessaire réduction des échanges mondiaux. Mettre l'accent sur la recherche de moyens alternatifs ne



permet pas de remettre en question nos pratiques de (sur)consommation, et de saisir leur impact sur l'environnement. Une transition vers une société durable passe par la production et consommation locale, réduisant l'itinéraire d'acheminement, ainsi que par la prise de conscience des consommateurs au coût environnemental des achats en ligne, surtout pour des produits non locaux. •

Jéssica Sousa

# Du vent jusqu'au pétrole

**VOYAGE • Nos modes de transport d'aujourd'hui sont le fruit d'une longue histoire, façonnée par des réalités internationales, des pratiques culturelles mais aussi des ressources concrètes. Bref récit critique de nos modes de déplacement.**

Au 18e siècle, le voyageur existe. C'est un homme, un homme riche, un homme de pouvoir, mais il existe. Il se rend au Brésil, au Sénégal, en Chine afin de piller les ressources locales et d'augmenter les richesses des royaumes espagnole, portugaise, française ou britannique. Jusqu'au début du 20e siècle, c'est cette image du voyageur qui prime. Il est au fond un colonisateur, un marin, un artisan, un explorateur, un anthropologue ou un «négrier» et navigue à la force du vent et des rames. Mais alors que la révolution industrielle bat son plein, l'accès au déplacement se démocratise, bien que de manière très relative. Le rail se développe, les voitures se multiplient, les paquebots font le tour du monde et l'aviation fait ses premiers pas.

## Toujours plus loin

La charbon, extrêmement polluant mais facile à se procurer, permet alors le développement d'un nouveau



type de touriste, issu-e de la bourgeoisie et friand-e de découvertes et d'«exotisme». On découvre les pays limitrophes, les Européen-ne-s vont visiter les continents avoisinants, le marché du tourisme grandit peu à peu et devient, non loin des réalités coloniales, un point central du rapport au voyage dans les pays occidentaux. Le-la voyageur-se se déplace désormais en famille, mais il-elle est toujours blanc-he et toujours riche. Alors que les technologies modernes ouvrent le champ des possibles, l'avenir du voyage semble prometteur. Les

limites de distance sont repoussées, l'humanité (européenne) peut alors espérer pouvoir voyager loin, développant des connaissances plus globales sur le monde et agrandissant en même temps la sphère d'influence des puissances culturelles, économiques et politiques de l'époque. Mais alors que la fin du 19e siècle se rapproche, une nouvelle matière pointe le bout de son nez, espérant devenir le rouage central des sociétés contemporaines naissantes: le pétrole.

## Toujours plus vite

Aux Etats-Unis, au Venezuela, en Arabie Saoudite et dans d'autres pays du globe, les puits de pétrole voient finalement la lumière du jour. A mesure que se déroule le 20e siècle s'écoulent les litres d'or noir, remplissant sans limite les barils des oligo-poles américains et britanniques et renforçant à nouveau les rapports (post-)coloniaux. Mais dans le monde

occidental, la révolution est profonde. Les moyens de locomotion sont drastiquement boostés par ce nouveau carburant qui semble quasiment magique. Et alors que la deuxième guerre mondiale prend fin, les voyageur-se-s peuvent investir un nouveau terrain: les airs. Le secteur de l'aviation explose, rendant ainsi les voyages plus rapides que jamais auparavant. L'accessibilité au transport est augmentée, les avions ne sont plus uniquement remplis d'hommes blancs, riches et européens. Aujourd'hui, alors que nous sommes le fruit de cette longue évolution des modalités de voyage, des approvisionnements et des consommations de déplacement, il est temps de se demander si ce récit n'est pas plutôt celui de la dégradation de nos rapports à notre planète, que cette fois-ci nous ne quitterons pas. •

Simon Zbinden

# TP gratuits: utopie?

**TRANSPORT PUBLIC • L'initiative pour les transports publics abordables vient d'être invalidée en septembre par le Conseil d'Etat vaudois. AG!SSONS, collectif qui œuvre pour cette campagne, revient sur cette décision.**

Les transports publics suisses sont vus comme pionniers au niveau international, avec une couverture du réseau jusqu'à des zones reculées et une ponctualité élevée. Même si la majorité des Suisses se rendent au travail en transports publics, 69% des kilomètres sont en moyenne effectués avec la voiture en 2021. La Suisse ayant signé divers accords comme celui de Paris en vue de faire baisser ses émissions carbone, le prix reste un frein pour le passage de la voiture aux transports publics.

## Des refus consécutifs

C'est dans le cadre d'une prise en compte des problématiques écologiques et sociales que des initiatives demandant la gratuité des transports publics ont été lancées dans plusieurs cantons dont Genève, Fribourg, Neuchâtel, et dans le cas vaudois un dépôt en 2022 par divers mouvements dont Ensemble à Gauche, POP, les Jeunes Vert-e-s et d'autres. Le Tribunal Fédéral a invalidé l'initiative de Fribourg en 2023, ce qui a conduit aux invalidations dans les autres cantons bien que ces derniers avaient une marge de manœuvre pour accepter ou non cette décision. Dès lors, un abonnement valable sur le territoire cantonal à 40 CHF (qui correspond symboliquement au prix d'une vignette autoroutière) a été proposé. Le Conseil d'Etat l'a de nouveau invalidé en septembre dernier

et à chaque fois, l'article 81 de la Constitution est invoqué. Celui-ci qui dit que «les prix payés par les usagers des transports publics couvrent une part appropriée des coûts». Selon les opposant-e-s à l'initiative, la gratuité n'impliquerait pas forcément un report modal de la voiture aux transports publics. La mobilité ne devrait ni être trop bon marché car cela risquerait de faire saturer le système en faisant exploser la demande, ni trop chère pour ne pas empêcher que les usager-ères de la voiture passent aux transports publics. Pourtant, aucun chiffre ni échelle n'ont été donnés pour savoir à quoi correspondraient des «coûts appropriés».

## Proposition de financement par l'impôt

D'après Steven Tamburini, responsable au sein d'AG!SSONS de la campagne pour des transports publics abordables, un financement par l'impôt serait plus adéquat pour qu'il y ait le moins de freins pour les usagers car «le financement par les usager-ères pèse de manière disproportionnée sur les plus petits et moyens revenus, l'impôt lui est beaucoup plus solidaire». Ces décisions montrent que nous allons vers une privatisation de plus en plus grande de ce secteur. De plus, cela nuirait à l'accessibilité des transports publics. Il dénonce aussi une forme d'instrumentalisation de la Constitution du côté adverse, l'origine du texte faisant référence

au fait de sécuriser un certain financement, mais pouvant être interprété de différente manière. De plus, ces refus pour le comité d'initiative vont à l'encontre des droits populaires car ils empêchent un débat démocratique et aux citoyen-ne-s de voter sur ce sujet.

## Un choix de société?

Pourtant, des exemples de gratuité existent comme en France, à Montpellier, Dunkerque et au Luxembourg. On observe dans la plupart des cas un report modal significatif de la voiture aux transports publics, même s'il manque encore des études à ce sujet. Il existe aussi en Autriche le «KlimaTicket» (ou «Billet climatique»), lancé et financé par le gouvernement formé de la droite libérale et les Vert-e-s. Cet abonnement général coûte quatre fois moins cher qu'en Suisse.

## «L'impôt est beaucoup plus solidaire»

D'après AG!SSONS, les transports publics abordables et gratuits, avant d'être une question de coût, sont un choix éminemment politique, et doivent être considérés en continuité avec d'autres initiatives comme les prochaines votations concernant les autoroutes, dont le budget s'élèvera au moins à 5 milliards. •

Elena Deiana

## Chronique

# Polémique

## L'avion, un privilège?

Autfois symbole de modernité et de liberté, prendre l'avion est devenu, pour beaucoup, un geste banal. Pourtant, à l'heure où les préoccupations écologiques s'intensifient et où les inégalités sociales se creusent, la question se pose: prendre l'avion est-il un privilège? Décrié comme étant un énorme polluant, ce moyen de transport est au cœur de vives critiques. La pression est forte sur l'industrie aérienne pour qu'elle réduise son empreinte carbone, mais également sur les individus, comme le souligne le mouvement *flygskam* (avion-honte) en Suède, ou encore *stay grounded* en Suisse, qui remettent en question le transport aérien. Mais alors, qui ose encore se balader dans les airs? Il s'avère que l'avion est un moyen de transport très sélectif. Les inégalités d'accès aux voyages aériens sont et ont toujours été révélatrices: ce sont les plus riches qui voyagent le plus. Les vols low-cost se sont tout de même démultipliés ces dernières décennies, rendant les vols accessibles à plus de personnes. Cependant, le moyen de transport ne constitue qu'une petite partie des coûts des séjours. De plus, il semblerait qu'il y ait bel et bien une multiplication des vols plutôt qu'une multiplication des voyageur-euse-s. Il semblerait que seulement 1% de la population mondiale représente 50% des émissions du secteur aérien, sans parler des jets privés... Ainsi, tandis que certain-e-s prennent l'avion plusieurs fois par mois pour le travail ou les loisirs, d'autres n'ont jamais quitté leur région. On estime entre 80 et 90% des humains qui n'ont jamais pris l'avion de leur vie. La question est donc là: dans un monde où la transition écologique est primordiale, prendre l'avion deviendra-t-il un privilège encore plus restreint, réservé à une élite économique? Dès lors, comment entamer une réduction du trafic aérien? Le temps de répondre à ces questions, on y réfléchira peut-être à deux fois lorsque l'on ressent une envie pressante d'aller se dorser la pilule sur les plages du Brésil durant l'inter-semestre d'hiver... •

Alexandra Bender



# Quels moyens de transport choisir?

**COÛTS • Comparer les coûts d'entretien et de possession d'une voiture avec ceux d'un abonnement aux transports publics en Suisse révèle des différences significatives. Mais alors, lequel est le plus avantageux?**

Les frais liés à la possession et à l'entretien d'une voiture en Suisse incluent plusieurs éléments comme le prix des assurances automobiles, le carburant, les frais de maintenance, l'immatriculation et taxes, la vignette... Celles et ceux qui n'ont pas la chance d'avoir une voiture de fonction tous frais payés déboursent généralement des sommes importantes pour faire rouler ces 4 roues. Une fois la totalité des dépenses



cumulées, il semblerait que le prix annuel d'une voiture en Suisse peut varier entre 4'000 et 10'000 CHF, selon le type d'engin, la distance parcourue et les frais fixes (assurances et taxes). Et cela est sans compter les coûts indirects, comme ceux liés au CO<sub>2</sub> et aux dommages causés sur la biodiversité.

**La voie des transports en commun?** Les transports publics suisses, qui sont connus pour être bien entretenus, fiables, mais également assez coûteux comparativement à d'autres pays s'avèrent être un moyen de mobilité quand même intéressant. L'abonnement général (AG) permet un accès illimité aux trains, bus, trams et bateaux dans toute la Suisse. En 2024, le prix d'un abonnement AG de

2e classe est d'environ 3'860 CHF par an, ce qui représente, certes, un coût mais qui semblerait tout de même être moins onéreux que de posséder une voiture. Les autres types d'abonnements, comme le demi-tarif ou les abonnements régionaux sont aussi avantageux, à condition de s'en servir efficacement.

## Privilégier les transports publics soulagerait votre porte-monnaie

### Comment choisir?

Les conclusions économiques et écologiques nous pousseraient donc du côté des bus, trams et trains. Mais

alors, pourquoi ne pas tous-tes prendre les transports en commun? Plusieurs éléments sont particulièrement dissuasifs et incitent une part conséquente des ménages à baser leur mode de vie sur un accès non-restreint à la voiture. La facilité d'accès, le confort ou le transport des enfants font parties des éléments décisifs. Tout dépend alors des situations et motivations individuelles. Mais d'un point de vue strictement économique, privilégier les transports en commun semblerait soulager votre porte-monnaie sur le long terme. •

Alexandra Bender

# Crise d'obésité chez les autos

**INDUSTRIE AUTOMOBILE • Depuis plusieurs décennies, les automobiles prennent chaque années n peu plus de poids. Pour une plus grande sécurité selon les constructeurs, mais pas uniquement. Retour sur cette prise de masse aux causes multiples.**

Depuis les années 90, le poids moyen des véhicules neufs a bondi d'environ 450kg. Cette augmentation a des conséquences diverses, allant de la consommation d'énergie à la sécurité ou encore la pollution émise par le trafic motorisé. Ces conséquences ont quelque chose de paradoxale, car ce sont les normes anti-pollution et de sécurité qui ont accéléré cette hausse du poids des véhicules. En effet, depuis les années 90, les systèmes de freinage ABS ou encore les *airbags* se sont généralisés dans la plupart des voitures, tout comme les pots d'échappement catalyseurs.

### Cause de nombreux problèmes

Des véhicules plus lourds, cela signifie surtout des problèmes amplifiés. Evidemment, ils auront besoin de plus de puissance et d'énergie pour se déplacer, mais aussi d'une plus longue distance de freinage. Il faut



toujours penser que les normes de sécurité qui ont été introduites sont surtout évaluées sur la capacité des occupant-e-s du véhicule à survivre à un accident, mais pas aux autres usager-ère-s de la route, qu'ils-elles soient dans un véhicule plus léger, à vélo ou simple piéton-ne. L'usure et la pollution des pneus et des freins est elle aussi accentuée, ce qui entraîne des frais d'entretiens plus importants pour l'usager-ère et des externalités négatives supplémentaires pour

toute la société, qui doit en plus supporter l'entretien des routes, elles aussi amplifiées par le poids plus important des véhicules. De plus, les véhicules plus lourds prennent plus de place, ce qui commence à poser problèmes des certaines villes. Paris a notamment pris des mesures pour que les voitures de plus de 1,6 tonnes, ou 2 tonnes pour les électriques, se garent moins dans son centre-ville.

### Une norme pour toutes les alourdir

Cependant, une norme introduite en 2009 et visant à limiter les émissions de carbone des véhicules a pris le pas sur toutes les autres pour expliquer le grossissement des voitures de tourisme. En effet, elle fait dépendre la limite d'émission en fonction du poids. Bien loin de l'effet escompté, les constructeurs n'ont pas travaillé à limiter les émissions, car il leur

suffisait d'augmenter le poids du véhicule pour qu'il entre à nouveau dans la norme. En plus, les voitures les plus grandes sont depuis longtemps mises en avant comme des produits de luxe et de réussites sociales. La décennie écoulée a donc vu les ventes des SUV exploser, tandis que les ventes de voitures plus compactes s'affaiblissaient. Pour inverser la tendance, le travail semble colossal. Il s'agit non seulement de changer les normes, de créer des incitations à alléger les véhicules, mais aussi à inverser l'échelle de valeur de l'automobile. Ces changements seront cruciaux si l'on veut réussir la décarbonation de la mobilité. •

Nicolas Hejda

# Des universités bondées?

**UNIVERSITÉS • Depuis les années 1990, les effectifs estudiantins au sein des universités ne cessent d'augmenter. Cette problématique pose aujourd'hui des questions organisationnelles cruciales aux institutions les hébergeant. Discussion avec Giorgio Zanetti, vice-recteur de l'Université de Lausanne et responsable de l'enseignement et des affaires étudiantes.**

Le 20 septembre 1990, les universités suisses mettent fin aux vacances et laissent accéder aux amphithéâtres 86'000 étudiant·e·s. Le 17 septembre 2024, alors que les Hautes Écoles Universitaires (HEU) ouvrent le semestre d'automne 2024, 170'000 étudiant·e·s franchissent leurs portes. Cette augmentation impressionnante des effectifs suisses trouve ses causes dans des évolutions démographiques et sociétales. En effet, alors qu'aucune université n'a été fondée en Suisse depuis trente ans, c'est surtout l'explosion du nombre de femmes et d'étranger·ère·s dans les académies qui explique ce bond. Alors que ces deux catégories représentaient respectivement 39% et 19% des effectifs au début des années nonante, ils·elles sont aujourd'hui 52% et 34% dans les murs des alma mater romandes, alémaniques et tessinoises.

## Un défi structurel

Malgré cette impressionnante augmentation numérique des étudiant·e·s universitaires suisses, les institutions les accueillant semblent appréhender ces chiffres d'une manière pragmatique et plutôt confiante. Le vice-recteur de l'Université de Lausanne et professeur dans la Faculté de biologie

et médecine, Giorgio Zanetti, nous explique qu'il «ne qualifierai[t] pas cela d'une mauvaise chose. Notre attitude n'est pas de vouloir grandir, il n'y a pas de démarche active; en revanche, il y a une volonté de répondre aux besoins. C'est un défi, mais je ne voudrais pas le qualifier de menace, parce que s'il y a plus de personnes qui veulent faire une formation universitaire et venir chez nous, très bien, il faut qu'on y réponde le mieux possible.»

## «L'Unil ne veut pas devenir une université à distance»

Il est important de mentionner que depuis la pandémie de COVID-19, les effectifs se sont stabilisés. Mais la Confédération n'exclut pas une recrudescence de nouvelles immatriculations au sein des HEU. Dans un rapport publié en 2022, l'Office Fédéral de la Statistique prévoit en effet une augmentation de 15% du nombre d'étudiant·e·s universitaires d'ici 2031. Un tel changement impliquerait forcément des adaptations structurelles, parfois mises à mal par les temporalités asymétriques d'un ajustement du campus (bâtiments à

construire, modalités d'enseignement à adapter, personnel technique à structurer, etc.). De plus, ces modifications structurelles des sites des universités, notamment à l'Unil, posent des questions supplémentaires. Selon Giorgio Zanetti, «on se rend compte qu'il y a une certaine tension entre répondre avec des locaux appropriés et la responsabilité écologique, car on n'aimerait pas une empreinte au sol pire que ce qu'elle est maintenant ou sacrifier des espaces verts».

## Conserver la qualité

Ces contraintes matérielles s'imposent aux universités suisses et viennent ajouter une considération aux enjeux de l'enseignement, qui représentent eux aussi une composante très importante de l'augmentation des effectifs étudiants. Dans leur «Stratégie relative à l'évolution des effectifs étudiants au sein du Domaine des Écoles Polytechniques Fédérales», le Conseil des EPF, organe de direction de l'EPFL et de l'ETH, s'inquiète de devoir changer les modalités d'enseignement et que cela impacte considérablement la qualité de l'enseignement. Giorgio Zanetti partage cette inquiétude, mais se veut moins alarmiste: «la courbe des subsides que nous donne le canton et la courbe de notre personnel ont suivi la même pente que la courbe du nombre de nos étudiant·e·s; on a donc pu garder le même taux d'encadrement».

## «La Direction ne souhaite pas d'augmentation des taxes»

En revanche, cela n'exclut pas une certaine adaptation des facultés concernées, le vice-recteur se demande: «est-ce qu'on met beaucoup de cours à option à tout petits groupes qui consomment, si j'ose dire, beaucoup d'enseignant·e·s? Est-ce qu'on fait des TP à petits groupes ou des activités à groupes plus grands? Voilà des outils de régulation que les facultés peuvent avoir,

sur une temporalité plus agile». Le télétravail reste lui aussi une solution à disposition des facultés, tout en gardant à l'esprit que l'Unil «ne veut pas devenir une université à distance».

## Numerus clausus?

Pour que cette pratique et celle de la recherche puissent continuer à se faire de manière qualitative, les HEU se préparent à mettre en place d'autres mesures à l'avenir.

## Le Conseil des EPF s'inquiète de devoir changer les modalités d'enseignement

Alors que la question de l'augmentation des taxes pour les étudiant·e·s étranger·e·s fait beaucoup parler à l'EPFL, l'Unil ne semble pour l'instant pas prendre cette voie-là. «La question des taxes est en réalité politique, l'Unil n'a pas la compétence de choisir son montant. Cela dit, la Direction actuelle ne souhaite pas d'augmentation de taxes», précise Giorgio Zanetti, ajoutant que le niveau plutôt bas de ces dernières «est une force du système suisse». La question du numerus clausus répond à la même logique. Si mise en place il y a (sans prendre en compte la situation complexe des études de médecine), la décision reviendra au Grand Conseil vaudois ou au Conseil d'État, et reste ainsi plus incertaine à l'avenir. Le vice-recteur de l'Unil insiste: «tant que c'est gérable, nous préférons être ouverts, accueillants, d'offrir la possibilité de suivre un projet de formation», mais il nuance aussi, précisant que «ce n'est pas impossible un jour que nous soyons contraint de resserrer le goulet». La situation ne pousse donc pas à l'urgence, mais il n'est pas exclu qu'à un moment, ces préoccupations retrouvent le devant de la scène et n'aillent pas forcément dans le sens des étudiant·e·s •



# Les capitalismes

**CAPITALISME • Alors qu'il ne cesse de se transformer et de s'adapter, il est nécessaire, en ces temps de troubles, de penser à nouveaux frais ce signifiant «capitalisme». Interventions de François Allisson, maître de enseignement et de recherche en histoire de la pensée économique à l'Unil.**

Indéniablement, le système capitaliste s'est imposé comme système socio-économique dominant et surtout unique. Il s'est transformé en profondeur depuis le dernier quart du XXe siècle sous l'effet de la globalisation financière et des nouvelles technologies de l'information et de la communication, exacerbant les inégalités de manière paroxystique. Et pourtant, persiste la croyance – nourrie par les thèses libérales – d'un système économique qui ne serait pas qu'une simple contingence dans l'histoire de l'humanité, mais une vérité naturelle devant nécessairement advenir, en faisant de l'histoire de la civilisation occidentale une fiction du progrès continu.

## L'exploitation prend la forme de l'expropriation

Or, le capitalisme institue lui-même ce critère de rationalité en faisant correspondre cette «rationalité» au «bien-être», identifié en termes d'optimum économique. La rationalité en est conséquemment réduite à la rationalité «économique». La récente numérisation du capitalisme n'est ainsi absolument pas fortuite, mais a pour objectif de rationaliser encore davantage la production et la consommation.

### Évolutions du capitalisme

Le terme de néolibéralisme est aujourd'hui largement accepté pour décrire la forme spécifique du système capitaliste globalisé au sein duquel nous existons. Cet ordre économique et idéologique, dont les fondations s'établissent dans l'entre-deux-deux-guerres, se consolide à la fin des années 1970. Il se caractérise par une doctrine économique de laissez-faire généralisé, reposant sur une croyance presque mystique vouée aux pouvoirs d'autorégulation du marché. Le néolibéralisme chercherait ainsi à étendre la logique du marché en dehors de la sphère marchande. Pour le dire autrement, le discours néolibéral fait



©Susann Mässli

de la concurrence une logique normative généralisée, qui étend ce fonctionnement à toutes les sphères de la vie humaine et sociale, marchandisant ainsi les rapports sociaux. Comme le rappelle François Allisson «le capitalisme ne cesse de se nourrir d'espaces qu'il n'a pas encore colonisés».

### Infiniment adaptable

Le néolibéralisme semble l'emporter aujourd'hui, et ce triomphe est planétaire. Cette conception plus étendue du capitalisme qu'il constitue, a l'avantage d'intégrer l'exploitation et l'expropriation dans un modèle unique afin d'imposer la normalisation entrepreneuriale partout. Un système de marché concurrentiel requiert un dispositif de fabrication de la valeur: en cela, codifier et quantifier une activité ont précisément pour vertu de la réduire à une donnée d'information simple, qu'utilise aujourd'hui les grandes firmes de la Silicon Valley. En effet, l'extraction de la valeur s'est de plus en plus éloignée de l'espace productif au profit de plateformes numériques telles que les GAFAM.

## Rationaliser encore davantage la production et la consommation

Comme l'ajoute François Allisson, «avec la terre et les moyens de productions, on avait accès aux processus de production directe; alors que

les données ne sont qu'un moyen de se permettre d'avoir accès à la plus-value qu'on va pouvoir extorquer aux producteurs directs». En somme, nous produisons désormais gratuitement le capital des grandes entreprises, de sorte que l'exploitation prend la forme de l'expropriation. La différentia specifica du système capitaliste semble ainsi être, comme l'avait déjà fait remarquer Marx, l'exigence d'une production toujours croissante de survaleur (plus-value). Le capitalisme avance comme il l'a toujours fait, exploitant toute ressource possible. Dans ce sens, la description du capitalisme qu'en fait l'historien Fernand Braudel – «infiniment adaptable» - semble confirmer sa capacité à se doter d'armes spécifiques et d'une dynamique mouvante, se transformant et se diversifiant. C'est pourquoi la critique et la résistance anticapitalistes doivent constamment se renouveler, afin de faire face au défi de reconstruire une théorie critique. •

Anna Brettes

## Chronique polémique

### Une neutralité alibi

**Le mandat d'arrêt de la CPI serait-il une réelle menace si Netanyahu venait en Suisse?**

S'il est bien connu «qu'avec des si on refait le monde», ces hypothèses, parfois déroutantes, ne sont-elles pas aussi ce qui permet d'envisager sous différents angles des problèmes cruciaux? Plongeons-nous un instant dans le dilemme diplomatique auquel ferait face la Suisse si Benjamin Netanyahu venait sur son sol. En effet, bien que le Conseil fédéral ait récemment déclaré qu'il respecterait le mandat d'arrêt international pour crimes de guerre et crimes contre l'humanité émis par la Cour Pénale Internationale (CPI) contre le chef d'État israélien, les messages politiques que renvoie la Suisse au sujet du conflit israélo-palestinien interrogent. Pas besoin d'être un.e expert.e en diplomatie pour déceler les ambiguïtés de la politique étrangère suisse, officiellement neutre mais de facto positionnée. Toujours distante lorsqu'il s'agit de critiquer les crimes, pourtant indéniables, du gouvernement israélien, elle agit en revanche avec une grande rapidité dans la condamnation des Palestiniens. La suspension immédiate de son aide humanitaire en janvier dernier, suite aux suspicions, par la suite démenties, de complicités de l'UNRWA (agence onusienne pour les réfugiés palestiniens) dans les attaques du 7 octobre, puis le lent rétablissement en mai dernier de ces aides, toutefois réduites de moitié, ainsi que son abstention lors du vote pour l'adhésion de la Palestine à l'ONU montrent une forme d'indifférence de la part de la Suisse face aux violations des droits humains du gouvernement israélien. Ainsi, la bienveillante neutralité suisse, originellement pensée comme un espace au service de la paix, semble plus servir d'alibi pour le maintien des relations diplomatiques et économiques avec Israël et les États-Unis que de véritable aide à la paix. En bref, une neutralité critiquée à raison dans un pays dont le silence face aux atrocités du conflit n'est pas sans rappeler celui des banques suisses qui abritèrent jadis l'argent du régime nazi. •

Alice Hari Savioz

# Chaises musicales à la *Fashion Week*

**MODE • La Fashion Week, événement phare de la mode, a évolué d'un cadre professionnel à un spectacle médiatique. Célébrités et influenceur·euse·s s'y mêlent, rendant le premier rang plus accessible et révélant les nouvelles dynamiques de l'industrie.**

Organisée deux fois par an, la *Fashion Week* est l'événement phare de la mode, où stylistes et maisons dévoilent leurs nouvelles collections, qui comprennent à la fois des créations de prêt-à-porter et des pièces de haute couture. Principalement réservé aux professionnel·le·s, l'accès reste limité. Mais pas de panique pour le grand public: certains défilés offrent des billets, et de nombreux shows

sont diffusés en direct. Pour ceux qui ont le bras long, il est parfois possible de s'assurer une place (c'est le moment de recontacter cette tante perdue de vue). Cependant, à moins que votre tante ne soit Anna Wintour, rédactrice en chef du magazine *Vogue*, vous risquez de finir au rang F, loin des flashes des photographes. Cette position vous place dans une catégorie distincte: ceux qui ne siègent pas au rang A, réservé aux VIP, aux personnalités influentes et aux *A-listers*. Alors, depuis les dernières rangées, en scrutant le premier rang avec vos jumelles, vous pourriez apercevoir des figures emblématiques comme Leonardo DiCaprio, Kim Kardashian ou Emma Chamberlain («mais qu'est ce qu'ils-elles peuvent bien y connaître sur les aspects de la mode,

alors que moi j'ai fait mon Bachelor en Design Mode à la HEAD»).

## Un show médiatique

Aujourd'hui, plus besoin d'être un·e spécialiste de la mode pour obtenir un siège tant convoité. Avant 1970, les défilés étaient réservés aux acheteur·euse·s et journalistes spécialisé·e·s. Aujourd'hui, avec les réseaux sociaux, ils sont devenus des spectacles médiatiques, où célébrités et influenceur·euse·s tiennent le devant de la scène. Leur présence attire un large public et façonne l'image de l'industrie. Les mannequins ne sont plus les seul·e·s protagonistes; les invité·e·s jouent également un rôle. Les places en *front row*, autrefois synonymes d'influence pour les redacteur·rice·s, sont désormais également attribuées aux

influenceur·euse·s, capables de diffuser instantanément du contenu bénéficiant aux marques. Ainsi, le premier rang reflète les tendances socioculturelles actuelles de la mode, mêlant prestige et stratégies d'adaptation. La situation continue d'évoluer, puisqu'il est désormais possible d'assister au premier rang de certains défilés à Londres pour la somme de 245£. Plus besoin de solliciter une tante éloignée pour faire sa story Instagram au rang d'honneur: vous pouvez enfin respirer! •

Geoffrey Sevestre



# Le pouvoir de nommer

**SEXISME • En politique et dans les médias, les mots sont des armes. Désigner les femmes politiques par leur prénom, contrairement aux hommes, révèle des dynamiques profondes et sexistes, loin d'être anodines.**

On dit souvent que faire de la politique, c'est avant tout savoir manier la langue. Or, les mots ne sont jamais neutres. En nous permettant de nommer et rendre intelligible le monde, le langage structure notre pensée. Les mots façonnent nos perceptions, orientent les débats et influencent l'opinion publique. Le langage est donc un enjeu de pouvoir, et les mots choisis sont un levier pour définir la manière dont sont perçus les individus et les événements. Des termes qui semblent insignifiants révèlent souvent des dynamiques profondes qu'il s'agit d'explicitier. Lorsque personnalités politiques et journalistes font le choix récurrent de désigner les femmes politiques par leur prénom, tandis que leurs homologues masculins conservent eux leur nom de famille, on assiste bel et bien à l'expression exemplaire d'une forme de «sexisme ordinaire». Dans une sphère politique dominée par les

hommes, l'usage seul du prénom, habituellement réservé à un cadre privé, minimise l'autorité des femmes en les infantilisant et en les dissociant de leurs fonctions. Ce choix linguistique, loin d'être anodin, renforce l'idée que les femmes n'ont pas droit au même respect que les hommes. Or, la manière dont sont perçue·s les gouvernant·e·s est essentielle à leur légitimité.

## Reconnaître le sexisme ordinaire

Des exemples récents permettent d'illustrer cette tendance. Lors des élections présidentielles françaises de 2023, les responsables de campagne de Marine Le Pen ont délibérément opté pour le slogan «Marine présidente». De l'autre côté de l'Atlantique, la campagne états-unienne en cours qui oppose Donald Trump à Kamala Harris corrobore elle aussi ce phénomène: alors que le candidat républicain est (re)connu

mondialement pour son patronyme, le camp démocrate de Harris arbore le slogan «Yes we Kam». Ces exemples ne sont pas isolés. Ils montrent comment le langage véhicule des stéréotypes genrés, parfois de manière inconsciente, dans un contexte où la représentation des femmes en politique reste minoritaire.

## L'usage seul du prénom minimise l'autorité des femmes en les infantilisant

Pour combattre le sexisme ordinaire, des solutions existent. Tout d'abord, une prise de conscience politique, journalistique et éditoriale est indispensable: les acteur·ice·s concerné·e·s doivent veiller à utiliser

les noms de famille pour nommer et présenter les femmes politiques, de la même manière qu'ils-elles le font pour les hommes. Il est essentiel d'encourager un débat public sur l'importance des mots dans les représentations de genre, afin de déconstruire progressivement ces stéréotypes invisibles mais extraordinairement puissants et structurants. De telles initiatives sont par ailleurs déjà en cours et des ouvrages féministes accessibles au grand public, comme celui de Rose Lamy *Préparez-vous pour la bagarre: Défaire le discours sexiste dans les médias*, s'affairent à répertorier, analyser et expliciter le rôle du langage dans la reproduction médiatique quotidienne du sexisme – à lire absolument! •

Julie Holliger

# Le devoir de mémoire

**COLONISATION • Le 17 octobre 1961, des dizaines d'Algérien-ne-s sont brutalement réprimé-e-s par la police à Paris alors qu'ils-elles manifestent pacifiquement contre le couvre-feu. Nouha, de l'association *Récits d'Algérie*, nous parle de l'importance du devoir de mémoire.**

«Ici on noie les Algériens». C'est l'inscription qu'on pouvait lire sur le pont duquel des dizaines d'Algérien-ne-s ont été jeté-e-s à la Seine par la police le 17 octobre 1961 à Paris. Moins d'un an avant la libération de leur pays, les 30'000 Algérien-ne-s, plein-e-s de détermination et d'espoir, venu-e-s manifester pacifiquement contre le couvre-feu discriminatoire qu'ils et elles devaient respecter, ont subi une répression policière d'une violence inouïe. La police a frappé, tiré à balles réelles, jeté des Algérien-ne-s dans la Seine. Les témoignages récoltés par le chercheur Jean-Luc Einaudi et relayés dans le podcast «Programme B» témoignent de cette barbarie: «Quand j'ai vu la Seine, alors j'ai compris que c'était pour nous tuer», raconte un survivant. Un autre décrit les Algérien-ne-s frappé-e-s à la tête par la police et dont les pieds et les mains ont été ligotés avant d'être jetés à l'eau. «Certains sautaient et tombaient dans la Seine. [...] D'autres s'écrasaient sur le ponton».

**Une vérité trop longtemps tue**  
Pendant longtemps, la France ne reconnaît officiellement que deux morts causées par la répression policière, alors que les historien-ne-s estiment que ce nombre pourrait s'élever jusqu'à 200. Surtout, l'Etat ne condamne pas publiquement ces actes. Ce n'est qu'après des années de manifestations récurrentes de la société civile que l'Assemblée

nationale vote, en mars 2024, une loi pour la reconnaissance du massacre. La résolution adoptée «condamne la répression sanglante et meurtrière des Algériens commise sous l'autorité du préfet de police Maurice Papon le 17 octobre 1961 et rend hommage à toutes les victimes et leurs familles».

## Le travail de mémoire n'est pas terminé tant que la violence n'est pas reconnue

Pour Nouha, vice-présidente de l'association *Récits d'Algérie* qui recolte des témoignages liés à la colonisation en Algérie, cette reconnaissance n'est pas suffisante. «Après la signature des Accords d'Evian [qui ont officiellement établi l'indépendance de l'Algérie, ndlr], il y avait une volonté de passer l'éponge sur le passé. Mais le travail de mémoire n'est pas terminé tant que la violence n'est pas reconnue officiellement, et que la responsabilité de l'Etat n'a pas été établie. On ne sait toujours pas le nombre réel de morts, et la déferlante de haine policière qui a eu lieu n'est jamais abordée».

**Comprendre le présent**  
Bien que ces questions semblent appartenir au passé, elles permettent de comprendre que le colonialisme est encore un fardeau, et que nous devons

tirer des leçons du passé. «Avec ce qu'il se passe en Palestine, on se rend compte qu'on a affaire à la même machine coloniale. Le 17 octobre, il y avait du sang sur les pavés et des corps charriés qui s'échouaient dans la Seine. Pourtant les médias ont menti pour cacher les crimes. Les mêmes mécanismes de désinformation utilisés par la France sont à l'œuvre pour les crimes commis par Israël en Palestine». Nouha nous explique que de nombreuses personnes «ne croyaient simplement pas» que le massacre du 17 octobre avait eu lieu. Quand on voit certaines des unes de journaux qui ont suivi le massacre, on comprend comment cela a été possible. Le 18 octobre, on pouvait lire en une du *Figaro*: «Violentes manifestations de musulmans algériens à Paris hier soir». Sur celle du *Parisien*: «Violentes manifestations nord-africaines hier soir à Paris». Ces grands titres inversent la réalité pour en inventer une toute autre, qui justifie la violence envers les colonisé-e-s. Couplé à la complicité policière qui refusait l'ouverture de ses archives pendant longtemps, le devoir de mémoire était rendu impossible. Pour ce qui est des atrocités commises par Israël en Palestine et depuis plus récemment, mais non pas pour la première fois, au Liban, l'Etat colonial ne peut dissimuler ses crimes. «Chacun-e d'entre nous est témoin des atrocités perpétrées, dont les images nous parviennent quasiment en temps réel et en 4K», souligne Nouha. De la même manière que la mémoire du 17 octobre n'a pas été oubliée, grâce aux mobilisations et à la transmission au fil des générations, les massacres israéliens en Palestine seront rappelés pour que justice soit rendue. Pour Fatima Bedar, 15 ans, tabassée puis jetée à la Seine par la police française, à Paris. Pour Shaban al-Dalou, 19 ans, brûlé vif par Israël alors qu'il était encore sous perfusion intraveineuse dans un hôpital en ruines à Gaza. Pour leurs proches et pour toutes les autres. Nous n'oublions pas. •

Chronique Sexprimer

## Chemsex

**Le chemsex, une pratique exploratoire et alternative qui mélange le sexe et la drogue.**

Le chemsex est une pratique de plus en plus émergente, spécialement dans le monde gay (HSH) depuis l'arrivée du COVID-19. L'enfermement chez soi rend les relations de plus en plus banales et l'envie de «pimenter son quotidien» prend petit à petit le dessus. Cette pratique consiste alors au fait de prendre de la drogue afin d'avoir des rapports sexuels par la suite. Que cela soit après des soirées, des plans kems ou des aftouzes, le chemsex est répandu en partie grâce aux applications de rencontre comme Grindr, qui permettent de rendre la pratique beaucoup plus rapide et simplifiée. Afin de pratiquer des relations chems, plusieurs drogues, telles que la 3-MMC, la 4M, le G (GHB ou GBL) et la tina (méтамphétamine) sont utilisées. Les chemsexeur-euses utilisent ces drogues notamment pour se désinhiber, décupler les sensations mais aussi pour augmenter leurs capacités sexuelles dans le temps. Les sessions peuvent durer le temps d'une soirée comme plusieurs jours. Bien que le chemsex soit une pratique sexuelle qui peut sembler excitante, elle comporte des risques liés à la prise de substances. De plus, associer automatiquement le rapport sexuel à la prise de drogue peut avoir des effets néfastes sur la sexualité sur le long terme. De ce fait, les chemsexeur-euses sont amené-e-s à s'engager parfois dans des pratiques sexuelles avec lesquelles ils-elles ne seront plus à l'aise par la suite. Le chemsex est donc à pratiquer avec modération et précaution car elle comporte de réels risques de toxicodépendance. Si vous sentez que votre consommation n'est plus sous contrôle, des contacts d'urgence sont disponibles: 145 en cas d'overdose; pour en parler vous pouvez participer aux groupes de paroles ainsi que bénéficier de consultations individuelles chez *Profa* (Vaud). •

Esma Boudemagh  
et Rym Bencherchali

Camille Salamin



# Geste essentiel, défi perpétuel

**DONS DE SANG • Le don de sang et d'organes est un geste vital qui sauve des vies chaque jour. Cependant, en Suisse, cette générosité fait face à des défis croissants. Comment encourager le don et s'engager? La Fédération des Associations d'Étudiant-e-x-s (FAE) coorganise une collecte de sang du 12 au 14 novembre 2024!**

Le don d'organes en Suisse a battu des records en 2023 avec 200 donneur-se-x-s, soit une hausse de 22% par rapport à 2022, nous rapporte le *24 Heures*. Cette progression s'explique en partie par l'introduction de nouvelles législations, comme celle autorisant le don de cœur après un arrêt cardiocirculatoire (DCD). Auparavant, seules les personnes en mort cérébrale pouvaient donner leur cœur. Cette nouvelle procédure a permis d'effectuer neuf transplantations supplémentaires en 2023.

## Une nouvelle législation

Selon une étude du journal *Le Temps*, la liste d'attente pour les transplantations reste longue. Fin 2023, 1 400 patient-e-x-s attendaient une greffe, et 92 personnes sont décédées cette année-là faute d'avoir reçu un organe à temps. Le principal obstacle au don d'organes reste le taux de refus des familles, qui avoisine les 58%. Franz Immer, directeur de Swisstransplant, souligne que dans la majorité des cas, les proches ne connaissent pas la volonté du et de la défunt-e, ce qui conduit souvent à un refus regretté quelques mois plus tard. Pour répondre à ce problème, une loi sur le consentement présumé a été votée en 2022. Ce principe, qui permettrait de sauver une centaine de vies par an, prévoit que chaque personne est considérée comme donneuse par défaut, sauf si elle a exprimé son refus de son vivant.

## Cela permettrait de sauver une centaine de vies par an

Cependant, le Conseil fédéral a décidé de reporter sa mise en œuvre à 2026, en attendant la mise en place d'un registre numérique des dons, une décision qui inquiète les professionnel-le-x-s de santé. Selon Franz Immer, ce délai pourrait entraîner la perte de 240 organes d'ici l'entrée en vigueur de

la loi, soit l'équivalent de 75 à 80 donneur-se-x-s.

## Besoins élevés en dons de sang

Le don de cellules souches du sang est un autre domaine où les besoins sont élevés. En 2023, le registre suisse comptait 183 091 donneur-se-x-s, mais seulement 81 prélèvements ont été réalisés, une baisse par rapport à 2022.

## Les besoins en dons de sang ne cessent d'augmenter

Les informations récoltées par le journal *24 Heures* nous expliquent que ces dons, souvent destinés à l'étranger, sont essentiels pour les patient-e-x-s atteint-e-x-s de leucémie et les enfants souffrant de maladies héréditaires. Le don en lui-même n'est pas compliqué, mais il reste méconnu du grand public, ce qui freine le recrutement de nouveaux-elles donneur-se-x-s. Du côté du don du sang, une baisse de 0,6 % des dons en 2023 a été enregistrée, mais la situation reste pour le moment sous contrôle. Cependant, les besoins ne cessent d'augmenter. Le véritable défi aujourd'hui est de recruter de nouveaux-elles donneur-se-x-s. Les générations plus âgées sont des contributeur-se-x-s fidèles, mais il est maintenant nécessaire de passer le relais aux plus jeunes. Or, ce n'est pas gagné: avec l'essor du télétravail et des cours en ligne, organiser des collectes mobiles est devenu plus compliqué. Même si le nombre de collectes a augmenté ces cinq dernières années, le nombre de dons par collecte ne cesse de diminuer. Résultat? Les hôpitaux redoublent d'efforts pour recruter de nouveaux-elles volontaires.

## Collecte de sang à l'Unil

Dans le but d'aider à recruter de nouveaux-elles donneur-se-x-s, la



## DON DU SANG

VIENS SAUVER  
DES VIES LE

12-13-14  
NOVEMBRE

DANS LE HALL  
D'INTERNEF



COLLATION OFFERTE  
APRÈS LE DON

FAE

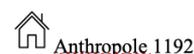
Fédération  
des Associations  
d'Étudiant-e-x-s

FAE et le Service de transfusion vaudois s'associent pour organiser leur traditionnelle collecte de sang à l'Université de Lausanne. Le jeudi 14 novembre 2024, une collecte aura lieu à Internef en collaboration avec la Croix-Rouge suisse. Cet événement permet aux étudiant-e-x-s, enseignant-e-x-s et personnel de l'Unil de contribuer à la lutte contre la pénurie de sang. Le concept est simple: donner son sang en quelques minutes pour

potentiellement sauver des vies. L'objectif est d'attirer un maximum de donneur-se-x-s au sein de la communauté universitaire, un vivier essentiel pour maintenir les réserves. L'équipe de bénévoles sera présente pour vous accueillir, vous proposer des collations et rendre l'expérience aussi agréable que possible. •

Bureau exécutif de la FAE

Pour plus d'informations :



# CAP2037: l'Unil au vert

**DURABILITÉ • Le climat, c'est l'affaire de tous-tes, et l'Unil ne fait pas exception. Comment l'institution compte-elle réduire son impact écologique tout en assurant son efficacité future? Exploration de la stratégie de transition écologique à l'Unil avec Julien Meillard, adjoint du Vice-recteur Transition écologique et Campus.**

CAP2037, c'est le nom donné à la stratégie de transition écologique de l'Unil. Un plan dont les objectifs sont alignés avec ceux de l'Accord de Paris: baisser les émissions de CO2 pour limiter le réchauffement climatique à moins de deux degrés, et atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

## Quantifier l'impact écologique de l'Unil

Bien que cet accord ait été critiqué par de nombreux-ses expert-e-s pour son absence de réelle contrainte juridique pour non respect des dates butoirs, Julien Meillard explique qu'il a été choisi avant tout car c'est le seul traité du genre ayant été ratifié par la Suisse. De plus, il souligne que CAP2037 s'applique également à respecter les «limites planétaires», ces différents seuils que l'humanité devrait s'appliquer à ne pas dépasser sous peine de compromettre les conditions favorables à la vie sur terre. Ces limites sont également reprises par le «donut de l'Unil», le cadre conceptuel choisi pour la stratégie de transition. Un choix permettant notamment d'inclure l'impact de l'Unil sur la biodiversité globale, en évitant de se concentrer uniquement sur les émissions carbone.

### Le «donut de l'Unil», c'est quoi?

Le cadre conceptuel sur lequel se base le «donut de l'Unil» a été imaginé par l'économiste Kate Raworth en 2017. Celui-ci a pour but d'allier les limites planétaires (par exemple, la qualité de l'air ou l'impact sur la biodiversité globale) avec des planchers sociaux (par exemple, la santé mentale et physique ou encore la cohésion sociale), qui doivent tous deux être maintenus pour «dessiner un espace juste pour l'humanité». Le donut permet de visualiser le dépassement de ces limites par l'Unil ainsi que la portion de ce dépassement causée directement par l'institution. Julien Meillard précise en effet que si l'Unil a sa part de responsabilité dans tous les domaines, certains de ces paramètres



sont difficilement influençables, car ils ne dépendent que très peu de l'université. Par exemple, la qualité de l'air souffre de la pollution induite par les autoroutes qui entourent le campus. Le «donut de l'Unil» permet donc de quantifier son impact écologique et sa responsabilité, tout en incluant les aspects sociaux à maintenir durant la transition.

### Des objectifs co-construits par tous-tes

Une fois le diagnostic établi, encore faut-il régler le problème. Durant l'année académique 2022-2023, une Assemblée de la transition, composée de 60 personnes, a été tirée au sort pour proposer des objectifs de transition ambitieux. L'Assemblée comprenait une part égale d'étudiant-e-s, de membres du corps administratif et technique, de membres du corps intermédiaire et de professeur-e-s. Ces catégories comprenaient chacune au moins un-e représentant-e par faculté, le tout respectant une parité de genre. Les conditions cadres ont été développées avec l'aide de politologues pour que l'Assemblée soit la plus diversifiée possible. Ensemble, ces membres ont proposé 28 objectifs et 146 pistes d'action qui comprennent par exemple les projets de limiter les déplacements en avion ou l'achat de matériel informatique neuf.

### Et le futur?

Actuellement, la Direction de l'Unil poursuit sa démarche en mobilisant

ses services et facultés afin de mettre en place des mesures visant à atteindre ces objectifs. Une directive dissuade notamment les membres de l'Unil de prendre l'avion pour les destinations se trouvant à moins de dix heures de train de Lausanne, en supprimant le remboursement du billet d'avion pour ces trajets.

## «S'appropriier ces objectifs et contribuer à les réaliser à son niveau»

Quant aux constructions planifiées prochainement sur le campus, Julien Meillard explique que leur impact a déjà été pris en compte dans les calculs réalisés dans le cadre de CAP2037. Certains de ces bâtiments vont cependant contribuer à atteindre les objectifs de transition. La future centrale de chauffe de l'eau du lac, par exemple, va ainsi permettre à l'Unil de se passer d'énergie fossile pour le chauffage des bâtiments d'ici 2027. «Tout l'enjeu, maintenant, c'est que chacun-e s'approprie ces objectifs et contribue à les réaliser à son niveau», conclut Julien Meillard. •

Marine Pellissier

## Rendez-vous soirées

### Dates à noter

**Les meilleures soirées sur le campus pour animer votre mois de novembre**

#### 14 novembre: Soirée Open mic au Nucleo

Tu as du talent musical à revendre, mais aucun public? Viens à la soirée *Open mic*, dans la salle Nucleo du Vortex, ce 14 novembre! Cette soirée a pour but de donner l'opportunité à de jeunes musicien-ne-s de présenter leur projet en quinze minutes sur une vraie scène. Tu peux aussi venir en qualité de spectateur-riche!

#### 16 novembre: Soirée karaoké à Zélig

Le 16 novembre, viens pousser la chansonnette devant tes potes — et plein d'inconnu-e-s — lors du karaoké organisé par Zélig. Un *blind test* est également au programme. De quoi finir la semaine dans les rires et la musique!

#### 20, 21 et 23 novembre: Toute intention de nuire à la Grange

Envie d'une sortie culturelle? Le 20, 21 et 23 novembre prochain, *Toute intention de nuire*, écrit et mis en scène par Adrien Barazzone, sera joué sur les planches de la Grange. Mélange de justice et de littérature, la pièce interroge le lien entre le réel et la fiction.

#### 25 novembre: Projection Cinéclub de l'Unil

Viens découvrir le film *Interdit aux chiens et aux Italiens* à la Grange! A travers l'usage de la pâte à modeler et la technique du *stopmotion*, ce film d'animation raconte l'histoire de la famille Ughetto et sa migration. La projection est gratuite et ouverte à tous-tes!

#### 27 novembre: Soirée du Prix de la Sorge

Le 27 novembre à la Grange, dès 18h30, les meilleurs textes du Prix de la Sorge, le concours littéraire de *L'auditoire*, seront récompensés dans une ambiance musicale et amicale. C'est l'occasion de discuter de littérature autour d'un apéro avec d'autres passionné-e-s d'écriture! •

Marine Pellissier

# Etudier en Suisse, à quel prix?

**TAXES UNIVERSITAIRES • Lors de la séance du 11 juillet, le Conseil des EPF s'est exprimé en faveur d'un triplement des taxes d'études pour les titulaires d'une maturité étrangère. Cette proposition est soutenue par le Parlement suisse, mais les associations d'étudiant-e-s des écoles concernées s'y opposent.**

Selon Michael Hengartner, président du Conseil des EPF (CEPF), la proposition constitue une réponse aux décisions du Parlement qui, début septembre, a voté en faveur d'une hausse de la taxe semestrielle dans les Ecoles Polytechniques Fédérales pour les étudiant-e-s étranger-ère-s. Le CEPF prendra sa décision sur le sujet le 5 décembre après une consultation auprès du Domaine des EPF, et prévoit de la mettre en pratique dès le semestre d'automne 2025. Ce n'est pas la première fois que la hausse des taxes d'études fait débat. En mars 2023, l'idée avait été rejetée afin d'attirer les meilleurs candidat-e-s sans tenir compte de leur situation financière, ainsi que de préserver le taux d'étudiant-e-s internationaux-ales. Il y aurait toutefois une exception pour les

étudiant-e-s titulaires d'un diplôme étranger déjà immatriculé-e-s avant l'automne 2025, qui auraient la possibilité de terminer leurs études à l'EPFL ou l'ETHZ sans payer le supplément. Sont aussi envisagées, selon Hengartner, des mesures pour les étudiant-e-s étranger-ère-s à faible revenu, telles que des réductions de frais et des possibilités de rémunération, par exemple via des postes de tutorat.

## Les associations d'étudiant-e-s réagissent

La taxe semestrielle actuelle à l'EPFL étant de 780 francs, cette décision implique un nouveau montant d'environ 2'340 francs par semestre. Cela n'est évidemment pas abordable pour tout le monde, surtout pour les étudiant-e-s venant de l'étranger, qui, en plus des



frais de déplacement, doivent inclure le prix d'un logement dans leur budget et s'adapter au coût particulièrement élevé de la vie en Suisse. Les associations d'étudiant-e-s à l'ETHZ (VSETH) et à l'EPFL (AGEPoly) se sont exprimées contre cette hausse de la taxe. Ils-Elles soulignent que les étudiant-e-s sont souvent confronté-e-s à des contraintes financières; les Écoles ne devraient pas tirer avantage de leur situation pour remplir leurs trous de budget. Ils-Elles disent également que le processus de

sélection des étudiant-e-s prospectif-ve-s devrait se baser sur leurs capacités et leur potentiel et non sur leur situation financière. Les étudiant-e-s étranger-ère-s ne sont pas les seuls touché-e-s par cette décision. Le CEPF propose également une indexation de ces taxes sur l'indice suisse des prix à la consommation, c'est-à-dire d'ajuster les taxes d'études en fonction de l'inflation. Ceci s'appliquerait à tous-tes les étudiant-e-s des EPF indépendamment de leur nationalité. Le raisonnement derrière cette proposition est de «maintenir le haut niveau de la qualité d'éducation au sein des EPF». •

Auyoni Sen-Akmal

# Vortex à vitesse grand V

**COURSE • Le 17 octobre 2024, plus de 1'500 coureur-euse-s se sont mesuré-e-s à la «Vortex Race», un événement de 3 ou 7 kilomètres, organisé sur le campus de l'Unil. Retour sur la quatrième édition de la course en colimaçon.**

Adptes de course à pied ou amateur-trice-s en quête d'un nouveau défi à relever, ils-elles étaient nombreux-euse-s sur la ligne de départ, prêt-e-s à rentrer dans l'arène de l'imposant Vortex. Achievé en 2019, ce bâtiment et son architecture circulaire de 137 mètres de diamètre n'ont pas tardé à inspirer un groupe d'étudiant-e-s pour y créer une course sur mesure, consistant à parcourir la rampe intérieure hélicoïdale de 3 kilomètres. Soutenue par l'Unil, la Fondation *Maisons pour Étudiant-e-s Lausanne* (FMEL) et *Retraites Populaires*, la première édition de la Vortex Race a eu lieu en 2021, une année après l'installation des étudiant-e-s dans le complexe.

## Tourner en rond, mais pas seulement

En plus de la Vortex Race *Classique*, un second parcours est proposé aux participant-e-s: la Vortex Race *Campus*. Longue de 7 kilomètres, celle-ci permet – comme son nom l'indique – d'étendre

la course sur le campus de l'Unil, jusqu'au lac Léman, avant de terminer à nouveau par la rampe du Vortex. Pour la course classique de 3 kilomètres, il est également possible de courir en équipe, de trois à cinq personnes.

## «C'est une occasion de se dépasser!»

La ligne d'arrivée se situe au sommet de l'édifice, au rooftop-bar Le Perchoir, niché à 27 mètres de haut. De quoi être reconforté-e après l'effort grâce à une vue imprenable, à la suite des huit tours d'ascension de la rampe. «C'est hypnotisant d'être là-haut et de voir tous-tes les coureur-euse-s en mouvement sur les étages», affirme l'un d'eux. Bien que les tours se ressemblent, les sportif-ve-s peuvent s'encourager avec la musique entraînante diffusée à 360 degrés. «On ne se pose pas trop de questions, c'est comme courir sur un

tapis mais sans tapis»; «Plus tu vois les étages en-dessous de toi, plus tu as envie de monter», «C'est une occasion de se dépasser!», confient des participant-e-s à *L'auditoire* à l'issue de cette édition. Beaucoup relèvent en outre l'ambiance et l'accessibilité de cette course, adaptée aussi bien aux novices qu'aux coureur-euse-s confirmé-e-s, dans un esprit sportif et collectif.

## Courir et soutenir

À chaque édition, la Vortex Race reverse une partie des bénéfices récoltés par l'événement à une association. Cette année, il s'agit de la fondation *Loisirs pour Tous*, qui organise des activités de sport et de loisirs adaptées et inclusives pour les personnes en situation de handicap. Par ailleurs, la Vortex Race peut compter sur l'appui de nombreux-euses bénévoles et s'engage pour une course toujours plus durable et respectueuse de l'environnement, en instaurant pour la première fois des dossards



réutilisables. Les records de cette édition sont de 09'29 (femmes) et 08'03 (hommes) pour la Vortex Race *Classique* en solo et de 08'31 en équipe, 09'16 pour la Team FMEL; et de 25'19 (femmes) et 21'48 (hommes) pour la Vortex Race *Campus*. Alors, motivé-e? Rendez-vous le 16 octobre 2025 pour (ré)affronter le Colisée de l'Université! •

Justin Müller

Plus d'informations sur le site: [vortexrace.ch](http://vortexrace.ch) ou sur Instagram: [@vortex\\_race](https://www.instagram.com/vortex_race)

# Forcethon, courir pour l'espoir

**CARITATIF • Le 9 novembre prochain, les bois du Jorat seront parsemés de coureur-se-s et de marcheur-euse-s à l'occasion de la 12e édition du Forcethon Talent, une course dont l'ensemble des bénéfices seront versés à la recherche sur le cancer de l'enfant. Zoom sur ces événements caritatifs qui allient sport et cause sociale.**

Organisée par le Service des Sports de l'Unil-EPFL et l'École Hôtelière de Lausanne, la course est en partenariat avec la fondation FORCE (Fondation pour la Recherche sur le Cancer de l'Enfant). En 2012, la course, qui s'appelait depuis sa création en 1981 le Trophée du Talent – du nom du cours d'eau suivant le parcours –, s'est associée à la fondation dans le but de recueillir du financement. Très différent des cancers de l'adulte, le cancer de l'enfant

nécessite toujours plus de recherches fondamentales et cliniques afin d'améliorer les traitements et soins proposés aux jeunes souffrant de la maladie. FORCE soutient différents domaines de recherche en oncologie pédiatrique, de l'épidémiologie à la psycho-oncologie. Le *Forcethon Talent* propose des distances pour tout âge et niveau (de 1.1 à 11.6km), avec un parcours à travers la forêt, à deux pas de la ville, dans une atmosphère chaleureuse.

Canadien de 22 ans s'était fait amputer de sa jambe droite à la suite d'un cancer alors qu'il avait 18 ans. À l'aide de sa jambe artificielle, son objectif était de courir près d'un marathon par jour, d'un océan à l'autre, afin d'amasser des fonds pour la recherche sur le cancer.

## Les courses caritatives fleurissent de partout

Bien que la maladie l'ait empêché de compléter son défi, il a su amasser des millions de dollars tout en sensibilisant la population du pays à sa cause. Aujourd'hui, les courses caritatives semblent fleurir de partout, qu'elles soient organisées ou individuelles. Ces événements permettent de soutenir

une cause spécifique par le biais d'une association partenaire: financièrement et en termes de sensibilisation, la publicité autour de la course profite en effet grandement à la cause. Le fait de se dépasser soi-même en courant donne un sens au don monétaire, moins abstrait qu'un don anonyme. C'est également une motivation supplémentaire à s'entraîner et atteindre son objectif à travers une activité qui peut parfois sembler solitaire. Si ces courses solidaires vous intéressent, il est possible de s'inscrire au *Forcethon Talent* jusqu'au 6 novembre, et de découvrir à la fois les bois colorés du Jorat, une cause qui tient à cœur et, peut-être, une nouvelle passion pour la course à pied! •

Alice Côté-Gendreau



## Courir pour une cause, la nouvelle norme?

Le 1er septembre 1980, alors que le Trophée du Talent prenait jour, Terry Fox mettait fin au Marathon de l'Espoir, son périple à travers le Canada, après 143 jours consécutifs de course. Le

# L'ascension du *Paraclimbing*

**HANDISPORT • Le mois dernier, la Suisse accueillait les championnats d'escalade d'Europe à Villars, incluant une compétition de *paraclimbing*. Dès 2028, il sera également possible pour les personnes en situation de handicap de s'affronter sur une paroi lors d'une compétition olympique.**

Avant été choisie comme discipline supplémentaire aux JO 2024 pour son côté spectaculaire, l'escalade fait de plus en plus d'adeptes. Pour les JO de 2028 de Los Angeles, le Comité International Olympique (CIO) a décidé pour la première fois d'intégrer aux Paralympiques le *paraclimbing* – ou handi-escalade en français – afin de donner la possibilité aux athlètes en situation de handicap de concourir en compétition olympique. Vitesse, combiné, difficulté ou encore bloc, il existe de nombreuses façons pour les grimpeur-euse-s de se mesurer les un-e-s aux autres. Cependant, le *paraclimbing*, devant s'adapter aux besoins de ses adeptes, comprend quelques spécificités.

## Une compétition équitable

La première compétition de *paraclimbing* a eu lieu en France en 2003. Depuis, le sport a gagné en popularité, et en 2011 ont eu lieu les premiers championnats du monde. Si la

discipline comprend les mêmes catégories que l'escalade classique, elle établit certaines règles supplémentaires afin de garantir l'équité entre les athlètes. Ainsi, ces dernier-e-s sont également catégorisé-e-s selon leur handicap pour garantir l'égalité des chances. Les grimpeur-se-s malvoyant-e-s sont accompagné-e-s d'un-e guide, qui leur fait la «lecture» de la voie depuis le sol, avec parfois un système d'oreillette et de micro pour les voies les plus longues. Concernant l'utilisation de prothèses, le choix est laissé libre pour les personnes amputé-e-s d'une ou des deux jambes; pour les bras, cependant, les prothèses sont interdites. Bien que les compétitions de bloc et de vitesse restent possibles à mettre en place, le format de choix du *paraclimbing* reste la compétition de difficulté. Les athlètes s'affrontent en moulinette – c'est-à-dire, en étant assuré-e-s d'en haut – pour des raisons de sécurité, et non en tête, où le ou la

grimpeur-euse-s s'auto-assure au fur et à mesure de son ascension, comme lors de compétitions classiques.

## Lumière sur un sport méconnu

La décision d'intégrer le *paraclimbing* aux Paralympiques 2028 va permettre d'attirer l'attention sur cette discipline souvent inconnue du grand public. Lorsqu'un sport est choisi comme discipline paralympique, son financement au niveau international augmente significativement. De plus, les Jeux paralympiques sont une occasion pour les disciplines choisies de promouvoir l'accessibilité au sein de leur sport ainsi que leur aspect inclusif, et

surtout, d'obtenir une reconnaissance mondiale. Dans le cas du *paraclimbing*, le chemin jusqu'aux Paralympiques fut long: la candidature doit être déposée sept ans avant les Jeux visés, et l'IFSC (*International Federation of Sport Climbing*) a dû s'assurer que le sport remplissait une longue liste de critères pour y être inclus. Par exemple, le sport doit s'adapter au système de classification du Comité International Paralympique (CIP) et former sa propre équipe de classificateur-ice-s, chargé-e-s de catégoriser les athlètes. Maintenant que le sort a penché en faveur du handi-escalade, plus rien ne peut empêcher les grimpeur-euse-s d'aller défier la gravité par la force de leurs muscles. •



Marine Pellissier

# Les Krafft, coeurs en éruption

**VOLCANOLOGIE • Katia et Maurice Krafft ont marqué l'histoire de la volcanologie. Leurs expéditions filmées ont capturé des images spectaculaires de volcans en éruption, offrant un regard inédit sur ces forces de la nature**

Originaires d'Alsace, Katia, géochimiste née en 1946, et Maurice, géologue né en 1942, se sont rencontrés à l'université. Ayant grandi tous deux dans les décombres de l'Alsace de l'après-guerre, le monde leur paraissait dangereux et incertain. Ils se sont alors tous deux réfugiés dans le monde des mystères naturels. Leur amour s'est très rapidement développé autour de leur passion ardente partagée. Avec peu de moyens, ils sont partis en expédition sur de nombreux volcans actifs, parfois même en éruption. Face à ces explosions de lave, de roches et de gaz, ils étaient à la fois fascinés et confrontés à leur humble condition, se sentant minuscules devant la puissance de la nature. Conscients – mais indifférents – des risques, ces passionnés n'hésitaient pas à s'approcher au plus près

des cratères, la curiosité scientifique étant plus forte que la peur. Les amoureux préféraient une vie intense et courte à une existence longue et monotone.

## Rêver d'un monde où les volcans ne tueraient plus

### Volcans et vies en éruption

Les Krafft ont dédié leur vie à ces géants en feu, faisant le choix de ne pas avoir d'enfants pour se consacrer entièrement à leur passion. Leur approche des volcans s'éloignait des classifications traditionnelles, chacun de ces géants étant unique à leurs yeux. Ils ont œuvré pour le progrès scientifique tout en capturant des images spectaculaires, laissant un

héritage visuel qui durerait au-delà de leur existence. Les deux scientifiques se complétaient de par leur spécialisation dans des domaines différents. Une grande partie de leur travail a contribué à rendre les systèmes de prévention des éruptions plus efficaces. Maurice rêvait d'un monde où les volcans ne tueraient plus.

### Un refuge face à la désillusion

Attiré par la puissance brute de la nature, le couple trouvait dans cette fascination un refuge face à leur désillusion envers l'humanité. Alors qu'à leurs yeux, le monde semblait dysfonctionnel, les volcans représentaient une force plus grande que les préoccupations humaines, un défi mystérieux qu'ils cherchaient à comprendre. Finalement, leur fascination pour les volcans les mena jusqu'à la



mort. Le 3 juin 1991, les Krafft perdirent la vie, côte à côte, lors de l'éruption du mont Unzen, au Japon. Le documentaire «Fire of love», réalisé par Sara Dosa, rend hommage à leur travail et met en avant que leur amour explosif s'est à jamais fossilisé dans les roches de l'histoire de la volcanologie •

Sarah Pfitzmann

# L'écocide, un récit colonial

**RECHERCHE • L'île de Rapa Nui, ou l'île de Pâques, est célèbre pour son paysage dépourvu d'arbres et ses statues monumentales. Sa population se serait effondrée en raison d'un écocide, théorie désormais réfutée grâce à des recherches génétiques.**

Les Polynésien-ne-s, venu-e-s de l'ouest, ont peuplé l'île de Rapa Nui au 13<sup>e</sup> siècle, sculptant et disposant d'immenses statues de pierre (les *moai*) aux quatre coins de l'île. À l'origine, celle-ci regorgeait de millions de palmiers, jusqu'à ce que la forêt diminue et disparaisse dans les années 1600. La première théorie émise pour expliquer cette déforestation fut celle de l'écocide, c'est-à-dire la destruction d'un écosystème par un facteur anthropique. La population Rapanui, composée de plus de 15'000 individus, aurait déclenché ces changements en surexploitant leurs ressources, conduisant à une période de pénurie, de famine, de guerre et

même de cannibalisme. La civilisation se serait ainsi effondrée au 17<sup>e</sup> siècle.

### Déroulement de l'étude

Le professeur assistant Víctor Moreno-Mayar, de l'Université de Copenhague (Danemark), la doctorante Bárbara Sousa da Mota et la professeure associée Anna-Sapfo Malaspinas, de la Faculté de biologie et de médecine de l'Université de Lausanne (Suisse), se sont penché-e-s sur l'hypothèse du «sui-cide écologique». Leurs recherches ont été réalisées grâce à HapNe-LD, un outil statistique avancé qui permet de reconstruire l'histoire démographique d'une population en se basant sur la structure génétique des individus actuels ou anciens. Or, les résultats des analyses des génomes de quinze Rapanuis, ayant vécu entre 1670 et 1950, et dont les ossements se trouvent au musée de l'Homme à Paris, démentent l'hypothèse d'une baisse drastique de la population. Les chercheur-se-s n'ont trouvé aucune signature génétique témoignant

d'un effondrement de la population, ou d'une baisse soudaine de la diversité génétique. En effet, la population était en croissance stable depuis le 13<sup>e</sup> siècle, jusqu'à l'arrivée des colons européens.

## La population était stable jusqu'à l'arrivée des colons européens

### Ce que nous prouvent ces données

La stabilité de cette croissance et l'absence d'une baisse de diversité génétique contredit la théorie d'un effondrement de la population Rapa Nui avant le contact avec les colons, puisqu'une population plus réduite aurait entraîné beaucoup plus d'ancêtres communs. Les résultats de l'étude montrent qu'il y aurait aussi eu des contacts entre Rapanuis et Amérindien-e-s entre le 13<sup>e</sup> et le 15<sup>e</sup> siècles, soit avant la

«découverte» de l'Amérique par Christophe Colomb. Les Rapanuis seraient ainsi allé-e-s en Amérique, puis revenu-e-s sur l'île de Pâques. La théorie de l'écocide aurait, selon Víctor Moreno-Mayar, été élaborée pour appuyer l'idée selon laquelle les peuples, soi-disant primitifs, ne pouvaient pas gérer leur culture ou leurs ressources, et que cela les a presque détruits. Or, les Rapanuis auraient au contraire su se montrer résilient-e-s face à de nombreux défis environnementaux durant plusieurs siècles. «Personnellement, je pense que l'idée de l'écocide a été élaborée dans le cadre d'un récit colonial.» déclare le professeur assistant Víctor Moreno-Mayar, de l'Université de Copenhague. Les premiers chamboulements dévastateurs ne sont en effet survenus qu'au moment du contact avec les colons en 1722. •

Lucie Marcel



# IA et géoglyphes

**ARCHÉOLOGIE • De nouveaux géoglyphes datant d'il y a plus de 2000 ans ont été découverts au Pérou grâce à l'intelligence artificielle (IA). Retour sur leur première découverte par une archéologue engagée, et questionnement sur la place de l'IA dans la recherche archéologique actuelle.**

Il y a un peu plus d'un mois, la publication d'une étude scientifique japonaise annonçait la découverte de 303 nouveaux géoglyphes dans le désert de Nazca. Grandes figures tracées à même le sol, visibles uniquement depuis le ciel, les premiers géoglyphes de Nazca, dans le Sud du Pérou, ont été découverts par hasard en 1927 par un archéologue péruvien. Ces lignes sont étudiées douze ans plus tard par un anthropologue américain, Paul Kosok. La cartographie et l'analyse de ces traits sont poursuivies quelques années par le chercheur ainsi que son interprète Maria Reiche, jeune femme allemande venue au Pérou pour fuir les horreurs de la deuxième guerre mondiale. Dès 1948, Maria poursuit seule le recensement de ces chefs d'œuvres hérités de la population pré-inca des

Nazcas. Mathématicienne et astronome de formation, la scientifique consacrera alors la majeure partie de sa vie à l'étude archéologique et à la préservation de ces géoglyphes, allant jusqu'à vivre dans le désert, au pied de la cordillère des Andes. «C'est une chose extraordinaire, et c'est pourquoi elle demande une attitude extraordinaire», déclarait l'archéologue dévouée en parlant de ses recherches et observations sur le terrain.

## Lorsque l'IA se frotte à 2000 ans d'histoire

Mais que dire alors de l'utilisation actuelle et récente de l'IA, dans la découverte de nouveaux géoglyphes? Est-ce une «attitude extraordinaire» que d'utiliser une machine depuis l'autre côté d'un océan pour analyser

un site historique réduit à des images le temps de l'étude? Quelles sont les différences entre les découvertes de terrain de Maria et celles *ex situ* réalisées à l'aide de l'IA par des images géospatiales? Tandis que les découvertes de Maria sont le travail d'une vie, l'IA peut traiter d'énormes quantités de données en très peu de temps. Alors que Maria a trouvé les géoglyphes les plus visibles, l'IA a pu identifier des formes plus



subtilement cachées. Toutefois, la technologie n'est pas à l'abri d'erreurs, ni en mesure de comprendre toutes les significations culturelles, spirituelles ou sociales des découvertes. Peut-on dès lors affirmer que l'approche traditionnelle *in situ* de Maria et celle technologique de l'IA se complètent dans la découverte et l'étude des géoglyphes de Nazca? Sûrement. Mais que dire alors de la découverte d'une «chose extraordinaire» par une IA? A l'aube de son développement, qui sait si dans le futur, nous ressentirons toujours le même émerveillement lié à la découverte? •

Flavia Mizel

# La dose fait le poison

**MÉDICAMENTS • Les opioïdes, ou benzodiazépines, ces médicaments utilisés pour soulager la douleur et calmer l'anxiété, sont aujourd'hui au cœur de vives controverses quant à leurs utilisations. Comment ces pilules sont-elles devenues un fléau mondial?**

Les opioïdes et les benzodiazépines sont deux classes de médicaments qui agissent sur le système nerveux central, mais ils sont utilisés pour des raisons différentes et ont des mécanismes d'action distincts. L'oxycodone, le fentanyl ou encore la codéine, appelés opioïdes, sont principalement consommés pour traiter les douleurs modérées à sévères. Les benzodiazépines, comme les Temesta ou les Xanax, sont quant à eux utilisées pour réduire l'anxiété en traitant l'insomnie ou les troubles paniques. Ces deux catégories de médicaments sont puissants et utiles dans un cadre médical bien contrôlé, mais leur abus ou une mauvaise utilisation peuvent

entraîner de graves conséquences pour la santé. De plus, ces cachets font aussi l'objet de détournements alarmants entraînant des risques multiples, de la dépression respiratoire, au trafic illicite ou encore de soumission chimique – l'acte de droguer un individu à son insu.

## Révolution médicale?

Historiquement, les benzodiazépines ont été largement prescrites par les médecins en raison de leur efficacité, souvent sans prendre en compte les risques à long terme. De plus, le phénomène est complexe: les patient-e-s demandent souvent une prescription de ces médicaments car ils-elles connaissent leur effet apaisant. La consommation élevée de benzodiazépines est donc le résultat d'une combinaison de facteurs: efficacité à court terme, pratiques médicales historiques, stress de la vie moderne et manque de solutions alternatives accessibles. Bien que ces

médicaments soient précieux dans certains contextes, leur usage prolongé pose de sérieux problèmes de dépendance et de santé publique.

## Les patient-e-s demandent souvent ces médicaments

Le nombre de personnes qui ne peuvent plus s'en passer est très élevé, ainsi que les overdoses induites par des consommations de quantités excessives, souvent issues du trafic illégal.

## Solutions et actions nécessaires

Face à cette épidémie de dépendance, plusieurs solutions sont mises en œuvre. Les professionnel-le-s de santé sont encouragé-e-s à limiter les prescriptions et à privilégier d'autres méthodes de gestion de la douleur et de l'anxiété. Des campagnes de

prévention et de sensibilisation sont lancées pour éduquer le public sur les dangers des opioïdes et des benzodiazépines. Les cas de soumission chimique, aujourd'hui remis en lumière grâce à Gisèle Pélicot, révèlent que ces cachets peuvent également être utilisés lors d'abus et violences les plus abjectes. En somme, si les opioïdes ont une place légitime dans la gestion de la douleur, leur potentiel addictif et les conséquences dévastatrices de leur usage incontrôlé en font l'un des plus grands défis de santé publique contemporains. Leur contrôle est d'autant plus pertinent dans un monde où les solutions médicales sont souvent mises en avant au dépend d'une prise en charge plus holistique de la santé des individus. •

Alexandra Bender



# Capter *La Vie Rapide*

**INTERVIEW • Kevin, plus connu sous son nom d'artiste *La Vie Rapide*, est un jeune tatoueur genevois qui vit et travaille actuellement à Paris. Spécialisé dans le lettrage, les mots qu'il tatoue donnent une voix aux histoires, aux souffrances ou aux espoirs de ses client-e-s. *L'auditoire* a eu la chance de rencontrer cet artiste sincère et passionné.**

**Tu as d'abord travaillé dans le social. Comment es-tu arrivé au tatouage ?**

Depuis mes 16 ans, j'ai toujours travaillé dans le social. J'ai travaillé dans plusieurs domaines, mais j'étais surtout avec les jeunes, en foyer. J'ai toujours eu le lien facile avec les gens et ce besoin de les aider. Depuis petit, je suis très créatif, j'adore la musique, la photo et j'écris beaucoup. Très jeune, je voulais déjà avoir beaucoup de tatouages, cet art me fascinait.

**La vie est si fragile, même si elle est compliquée, il faut la chérir et en profiter**

Durant le premier confinement, j'avais des horaires allégés, j'ai donc pu m'intéresser plus sérieusement au tatouage. À cette période, je commençais à fréquenter un salon de mon quartier et les gens dont je me suis rapproché m'ont poussé à me lancer. Depuis que c'est mon métier, cela a changé ma vie, je me rends compte désormais que si j'aime quelque chose, je peux le faire.



**Quelle est l'origine de ton nom *La Vie Rapide* ?**

C'était déjà mon nom sur Instagram un an avant que je tatoue, c'était donc un concept qui m'était propre. Au début, il y avait cette idée de *fast life*; je travaillais beaucoup et je faisais

plein de trucs à côté, j'avais et j'ai toujours ce besoin constant de mouvement. Si je dois donner une définition plus globale de *La Vie Rapide*, c'est tout simplement que la vie est très courte et qu'elle ne tient à rien. Il faut utiliser cette vie pour faire quelque chose qui nous plaît. La vie est si fragile, il faut la chérir et en profiter, malgré le fait qu'elle soit compliquée.

**Tu tatoues principalement des phrases. D'où te vient cet attrait pour les mots ?**

J'ai toujours énormément écrit car je me retrouvais beaucoup dans l'écriture. J'ai ce rapport aux mots, où j'ai plus de facilité à exprimer de manière intense les émotions par écrit. La musique m'a également beaucoup inspiré. Les paroles ont toujours été pour moi un vecteur d'émotions.

**Quel est, selon toi, le pouvoir du tatouage ?**

Le tatouage est puissant. Lorsque tu te tatoues, c'est la réappropriation de ton corps: tu décides ce que tu en fais et personne ne peut te l'enlever. Par exemple, quand j'étais petit, je détestais mes bras, mais depuis que je suis tatoué c'est devenu la partie préférée de mon corps.

**Nous trouvons ensemble le tatouage qui correspond à son histoire**

Dans la vie, les modes sont éphémères, mais le tatouage, lui, est permanent: tu mourras avec. Personnellement, je change énormément de centre d'intérêt et je passe vite à autre chose. Les tatouages que j'ai me sortent de ce truc, où je suis constamment en mouvement, cela me permet d'être plus ancré avec moi-même.

**Comment se passe le processus de création avec les client-e-s ?**

Il y a plusieurs possibilités, soit les gens me contactent pour un flash, soit ils-elles me contactent pour me parler

de leur projet personnel ou alors pour le projet «*Raconte-moi*». Le projet «*Raconte-moi*» c'est un concept que j'ai créé.

**La lecture derrière la volonté de tatouer ses cicatrices est propre à chacun-e**

Lorsqu'une personne a envie de se faire tatouer quelque chose en lien avec son histoire ou en lien avec une émotion, nous organisons une discussion pour parler de ce qu'elle a vécu. À la fin de la discussion, nous trouvons ensemble la phrase et nous faisons le tatouage qui correspond à son histoire, le jour même. À mes yeux, ce partage est essentiel.

**Tu tatoues parfois sur des cicatrices de scarification. Est-ce que tu y vois une dimension thérapeutique ?**

Je tiens tout d'abord à préciser que je ne fais pas du tatouage thérapeutique, je n'ai pas de formation de thérapeute, toutefois je peux comprendre que se faire tatouer soit une forme de thérapie et que cela fasse du bien. Je n'aime pas cette idée de vendre mon travail pour sauver. Il est vrai que je tatoue des mots forts, souvent liés à la thématique de la santé mentale. À travers mon parcours, j'ai donc travaillé avec plusieurs personnes qui avaient des cicatrices de scarification. Il est important de dire que je ne les recouvre pas, mais que je tatoue par-dessus. La lecture derrière la volonté de tatouer ses cicatrices est propre à chacun-e. Certain-e-s me disent qu'ils-elles ne veulent plus les voir, mais qu'ils-elles veulent y voir un message positif tandis que d'autres se tatouent pour ne plus se faire du mal.

**Vois-tu une dimension sociale derrière ton métier ?**

Oui totalement. Je dirais que c'est la continuité d'une forme de travail social qui passe par le tatouage. Des gens viennent vers moi pour me raconter leur histoire, ils-elles s'ouvrent à moi et me confient leur corps. Je ne me



vois pas les tatouer sans un minimum de contact humain. Il y a beaucoup de rencontres qui me rendent très sensible. C'est une question d'équilibre: il faut être dans l'empathie, mais se créer une bonne protection.

**Quelle est la plus grande leçon que tu as apprise en tant que tatoueur ?**

Je suis quelqu'un de très exigeant avec moi-même, surtout lorsqu'il s'agit du travail. J'ai appris qu'il faut parfois lâcher prise. Dans le travail social, tu apprends que tu ne peux pas aider tout le monde.

**Dans cette quête d'aider les autres, je ne dois pas m'oublier moi**

Ton travail ne peut pas être en constante montée, parfois cela fluctue. Surtout il ne faut pas oublier que dans cette quête d'aider les autres, je ne dois pas m'oublier moi. Je dis souvent la phrase «*prends soin de toi*», mais il faut parfois aussi que je me le dise à moi-même. J'ai également compris qu'en aidant les autres, je me soignais moi-même. Dans la profession de tatoueur-euse, il y a parfois des moments très compliqués, surtout quand on est indépendant, mais je suis très reconnaissant d'avoir le privilège de pouvoir faire un métier qui me passionne. •

Propos recueillis par Sarah Pfitzmann

# Anticiper l'apocalypse écologique

**SCIENCE-FICTION • Face à l'urgence climatique, de plus en plus d'œuvres imaginent, en mots ou en images, un futur ravagé par les effets environnementaux et sociaux du changement climatique: c'est ce qu'on appelle le *cli-fi*. Solution à l'écoanxiété, médium de sensibilisation ou simple souffle créatif?**

La fiction climatique (*cli-fi*), sous-genre littéraire et cinématographique de la science-fiction, et souvent de type post-apocalyptique, utilise le changement climatique en tant que déclencheur narratif. Sa particularité réside ainsi dans la cause anthropique des catastrophes écologiques; un genre qui s'approche dangereusement de la réalité. Bien que le terme *cli-fi* ait été créé en 2007 par le blogueur Dan Bloom, quelques œuvres lui appartenant ont été publiées avant le XXI<sup>e</sup> siècle. C'est notamment le cas du film *Soleil vert*, sorti en 1973, qui a participé à la popularisation du genre. Dans un monde surpeuplé, affamé et appauvri, la surexploitation des ressources naturelles par l'humain a causé une canicule permanente dans la ville de New York du futur, en... 2022. Le film s'est

inspiré du roman du même nom, de Harry Harrison, publié en 1966 dans sa version originale, qui se passait quant à lui en 1999. Un vrai retour vers le futur!

## Glaciation, inondation, désertification...

Si certaines œuvres évoquent un monde similaire au nôtre, d'autres s'approchent plus de la science-fiction classique; air irrespirable, désertification, glaciation totale de la planète... *Snowpiercer*, film sorti en 2013, mais adapté de la BD française *Le Transperceneige* parue en 1984, décrit une société confinée dans un train se déplaçant à grande vitesse à travers des terres glacées et invivables. L'être humain semble en effet fréquemment recourir à la même solution: s'enterrer. Que ce soit dans *Water Knife* de Paolo Bacigalupi, *Silo* de Hugh Howey ou

*Snowpiercer*, la population trouve refuge dans ses nouvelles technologies censées lui apporter sécurité et confort contre une nature devenue ennemie.

## Sensibiliser à une action concrète au-delà de la fiction

Au contraire, certains romans, tels que *Le Ministère du futur* de Kim Stanley Robinson, paru en 2013, sont plus utopiques que dystopiques. Le récit imagine une société près de la nôtre où le réchauffement climatique a été contenu. Ces thèmes plus nuancés, qui reflètent nos préoccupations actuelles, rapprochent le ou la lecteur-riche des enjeux environnementaux réels et



sensibilisent à une action concrète au-delà de la fiction. Il devient alors plus difficile d'ignorer les alertes d'un livre de *cli-fi* sous prétexte qu'il est improbable. On peut tout de même espérer que tous ces scénarios catastrophiques demeurent captifs des pages et des écrans – à moins que la science-fiction ne rattrape la réalité. •

Alice Côté-Gendreau

# Battre au rythme de la résistance

**TECHNO • Dans un contexte de guerre, en Ukraine, les habitant-e-s vivent au rythme des sirènes de défense aérienne et du couvre-feu, qui a plongé la vie nocturne dans le silence. Néanmoins, depuis quelques mois, la scène techno a fait son retour et s'est révélée offrir des espaces de résistance.**

Faire la fête pendant la guerre semble paradoxal pendant cette période de doute et de peur, mais permet, le temps d'une *rave*, un retour à la «normale». La *rave* prend un sens politique en réaffirmant la culture ukrainienne attaquée par la Russie.

## Un symbole de liberté

À travers la musique techno, une communauté se crée et offre des espaces d'expression de soi et de liberté. Kiev, avant la guerre, était une ville réputée à l'international pour ses clubs techno. C'est lors de la révolution de Maïdan de 2014 et à l'annexion de la Crimée que la techno ukrainienne a émergé. Le club *Closer* fondé par Sergiy Vel a ainsi ouvert ses portes durant cette période de révolte. Les débuts de la scène techno ukrainienne font écho à la situation actuelle. Malgré la guerre, la vie continue et la population s'adapte au couvre-feu: *Closer*

ouvre ses portes de 14h à 22h. Son fondateur affirme: «Les gens qui combattent sur le front viennent dans notre club et nous disent: nous nous battons pour que vous puissiez encore organiser ces fêtes, pour que la vie continue, pour qu'il y ait encore de la joie.»

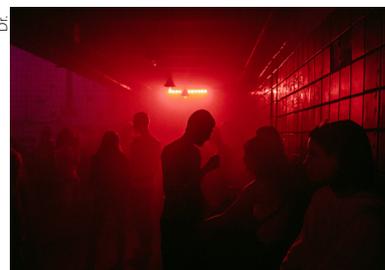
## Passer à l'action

La reprise des *raves* est marquée par le besoin de se rendre utile. *Repair Together* - une communauté de bénévoles - s'est organisée pour passer à l'action en organisant des *raves tokola* ou *rave cleanup* avec pour devise «créativité et communauté». L'État n'est pas en mesure de tout reconstruire, alors les *ravers* bénévoles nettoient les débris des maisons détruites par la guerre. Une *tokola* est une tradition balte où les gens se retrouvent bénévolement pour réaliser des travaux communautaires: récolte, abatage de bois, construction d'une

route ou encore d'une école. La *tokola* finit souvent par une célébration folklorique avec des chants et des danses.

## Une communauté se crée et offre des espaces d'expression de soi et de liberté

Le collectif *Repair Together* mène d'autres actions comme la reconstruction ou la réparation de maisons détruites. À Lukashivka, où les habitant-e-s du village du nord de l'Ukraine ont tout perdu suite à l'invasion russe, leur objectif est de reloger sept familles. Sasha, Dasha et Vika, membres du collectif *Repair Together*, se rendent pratiquement tous les week-ends à Lukashivka où iels sont accueillies par Grandma Nadja avec qui iels partagent un



repas. Puis Dasha et Vika travaillent sur le site de construction réservé aux femmes. Afin de mobiliser du monde, *Repair Together* a besoin de visibilité pour rester vu de tous-tes sur les réseaux sociaux. Ces initiatives apportent de l'espoir et du soutien aux villageois-es bien que le risque d'une nouvelle invasion reste présent. •

Lola Berchet

# La voix des opprimé.e.s

**RAP • Les artistes de rap dénoncent les injustices sociales à travers leurs paroles, utilisant la musique pour extérioriser leur colère et mobiliser les consciences contre les systèmes qui les oppriment.**

Le rap a émergé dans les années 1980 au sein des communautés afro-américaines de New York, en réponse aux injustices sociales et économiques qui frappaient certains quartiers. Le hip-hop, qui est le phénomène culturel dont le rap fait partie, démontre la capacité des communautés marginalisées à créer des moments de partage tout en appelant à la lutte contre l'oppression. Dès 1985, des artistes tels que *Grandmaster Flash*, *The Furious Five* et *Public Enemy* utilisaient des paroles pour dénoncer les inégalités et porter un message politique.

**“Hip Hop in itself, being part of Hip Hop is being an activist”**

Des artistes féminines comme Queen Latifa ont proposé des musiques avec des paroles féministes s'opposant au point de vue masculin et souvent misogyne des autres raps. Quelques décennies plus tard au XXI<sup>e</sup> siècle, le son *Alright* de Kendrick Lamar résonne dans les manifestations du mouvement *Black Lives Matter*.



## Le rap UK

Les traditions du hip-hop du Royaume-Uni sont apparues au milieu du XX<sup>e</sup> siècle avec le mouvement migratoire des personnes noires, majoritairement originaires des Caraïbes. Les années 1980, sous le mandat de Margaret Thatcher, sont marquées par de nombreux troubles sociaux, caractérisés par un chômage

croissant chez les jeunes et une montée du racisme. Les tensions entre la communauté noire et les autorités ont également augmenté avec l'introduction d'une loi permettant à la police d'arrêter des individus sous prétexte de suspicion. Grâce aux médias, le hip-hop traverse rapidement l'Atlantique, des États-Unis vers le Royaume-Uni, où il remplace le reggae et le dancehall comme l'exutoire créatif des jeunes issu-e-s de la communauté noire. Les paroles traitent de thèmes tels que le désespoir, la dépression, la pauvreté, la violence, le deuil, en somme la réalité brutale de la classe populaire. Parmi les textes les plus poignants figure la musique *Cry* de l'artiste Swiss, dans laquelle il témoigne de la brutalité d'une vie dans des lotissements anglais.

## Le rap pro-palestinien

Quarante ans après la naissance du rap, les artistes continuent à dénoncer les injustices notamment en produisant des musiques évoquant le génocide et le traitement du peuple palestinien par l'État d'Israël. Effectivement, comme l'a dit le rappeur et activiste politique américain Killer Mike: "Hip Hop in itself, being part of Hip Hop is being an activist." Lors de la manifestation en soutien à la Palestine et au Liban du 9 octobre 2024 sur les campus de l'Unil et l'EPFL, les basses de la musique *Hind's Hall* de Macklemore retentissaient le long du cortège. Le rappeur américain dénonce le génocide du peuple palestinien. Dans le monde francophone, en mai 2024, des dizaines de rappeurs dont TIF, PLK et Saint Levant ont produit un concert caritatif à Paris dont les bénéfices ont été versés à l'ONG *Medical Aid for Palestinians*. En regardant le rap au long de l'histoire, il est marquant que de nombreux-se artistes aient dénoncé les inégalités de la société et continuent à militer pour des causes importantes. •

Lisa Harvey

# Au Fil des Oeuvres L'art des «fous» ?

**ART BRUT • D'abord connoté d'art «des fous», il plaît et intrigue pour son apparence décalée. L'authenticité de son processus créatif est ce qui lui vaut le qualificatif de «brut». Dès lors, ne pourrait-on pas dire qu'il représente l'art sous sa forme la plus authentique?**

En 2016, un tableau d'art brut a été vendu aux enchères pour la somme de 785'000£. Le marché de l'art brut prend de la valeur. Il est reconnu comme de l'art, mais peut-on le considérer réellement comme tel? Si les œuvres d'un-e interné-e ont leur place dans une galerie, tout le monde peut-il devenir artiste?

## Les débuts de l'art brut

Avant que cet «art des fous» -sans valeur marchande et institutionnelle devienne l'art brut, il était rare de trouver des collections de ces œuvres. Les quelques collections existantes étaient issues du travail de médecins qui demeuraient peu nombreux-ses. Hanz Prinzhorn, un psychiatre allemand qui a constitué une importante collection d'art psychopathologique dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, a voulu comprendre la source des mécanismes de la création. Pourquoi crée-t-on? Hanz Prinzhorn est le premier à considérer les œuvres des patient-e-s comme étant de l'art. En outre, Marcel Réja, un psychiatre français, est le premier à les qualifier d'esthétiques. Jean Dubuffet, qui s'est inspiré des travaux de Marcel Réja, était le théoricien de l'art brut. Il avait plusieurs contacts qui lui ont permis de visiter plusieurs hôpitaux psychiatriques suisses. Lors d'une de ses visites, il rencontre Adolf Wölfli. Né à Berne en 1864, ce dernier est détenu à l'asile psychiatrique de Waldau pour tentatives d'actes pédophiles. C'est là qu'il commence à écrire, dessiner et composer de la musique, présentant un style artistique très personnel et peu réaliste. Il est considéré comme le premier «artiste brut».

## Un art qui dérange?

Les expositions d'art brut reçoivent toutefois une vague de critiques négatives. S'intéresser aux œuvres des «malades mentaux» sort de la norme et dérange. Paradoxalement, ce vent de négativité a contribué à faire connaître l'art brut, qui connaît aujourd'hui un essor mondial. Aimer ce style artistique est devenu tendance, comme en témoignent la



© Pierre Blumenstein

multiplication des expositions et son entrée dans de grands musées d'art moderne et contemporain. Désormais, l'art brut s'intègre pleinement parmi les autres mouvements artistiques.

## Authentique avec un grand A

Paul Klee déclare voir en l'art brut la manifestation de l'art avec un grand A. Mais qu'est-ce qui distingue une œuvre d'art brut des autres créations artistiques?

**L'artiste d'art brut ne cherche ni à entrer dans le marché, ni la notoriété**

Selon Dubuffet, l'art brut c'est assister à une opération artistique qui manifeste uniquement l'invention et non le mimétisme qu'on retrouve chez les intellectuel-le-s ou chez les artistes à la mode. L'artiste d'art brut ne cherche ni à entrer dans le marché, ni la notoriété. Il-elle cherche uniquement à créer. En 2019, lorsque Pierre Blumenstein, un artiste d'art brut suisse, est questionné sur le processus créatif derrière ces œuvres, il a répondu: «Quel processus? La spontanéité est le facteur clé». L'accent est donc mis sur la création et non sur la finalité de l'œuvre. L'artiste d'art brut ne cherche pas à émouvoir le public, mais plutôt à mettre en œuvre ses propres émotions. Cela confère à cet art une authenticité remarquable, le plaçant peut-être au rang de l'art le plus authentique. •

Vanessa Huang Blumenstein

# Réinventer l'événementiel

**RENCONTRE** • Depuis quelques années, La Côte lémanique vibre au rythme des événements organisés par **Le Collectif 52**, qui propose des moments de rencontres festifs et intergénérationnels. Interview avec Emma Pivoda, chargée de communication du collectif.

L'histoire du *Collectif 52* commence en 2019 avec un groupe de sept jeunes hommes, tous amis, et un constat. Il manquait, selon eux, un lieu où se rencontrer et partager des moments conviviaux au Mont-sur-Lausanne. Les jeunes Montains ont donc décidé de redonner vie à leur commune, non seulement pour eux, mais pour toutes les générations. La première initiative fut ambitieuse. En effet, l'idée était d'installer un bus réaménagé et de le transformer en lieu de rencontre au terminus de la ligne du bus 8. Ce projet n'a malheureusement pas vu le jour, en raison de l'opposition de certains riverains.

**«Il faut toujours aller plus loin et ne pas se contenter de ce qui existe déjà»**

Cependant, ce contretemps n'a pas freiné les membres, car ils ont pu investir un lieu accordé par la commune, qu'ils ont nommé *La Buvette*. Chaque jeudi, des familles, des jeunes, mais aussi des personnes âgées s'y retrouvaient dans une ambiance conviviale. Ce projet a été le tremplin qui les a propulsés vers de nouvelles opportunités.

**Pour tous les âges et tous les goûts**

Le Collectif 52 se distingue par son esprit ouvert et sa volonté de toucher un large public. «Notre force, c'est la richesse intergénérationnelle», confie Emma Pivoda. La diversité est une priorité, qu'il s'agisse du type de musique, des activités proposées, ou encore des lieux investis; l'important est que tout le monde puisse s'y retrouver. Depuis deux ans déjà, le collectif tient un *Biergarten* au Mont-sur-Lausanne chaque vendredi, en plein air. Plus récemment, ils ont étendu leur projet à Saint-Sulpice, en installant ce même type de lieu de rencontre et d'échange. En 2023, le collectif a également lancé la



«Tournée du Terminus», un concept de soirées itinérantes à Lausanne dans des lieux emblématiques comme la Gare de Lausanne, le parc de Montbenon, la place Centrale ou encore la place de l'Europe. Ces événements, soutenus par le *Budget Participatif* de la ville de Lausanne - voté par les habitant-e-s lors d'une mise à projet de la commune - permettent au *Collectif 52* de proposer un programme varié, allant des karaokés aux *blind tests*, mais aussi de collaborer avec des clubs et des collectifs locaux. Leur succès a amené le groupe à rénover un deuxième bus pour répondre à la demande croissante d'événements.

**Un festival qui rassemble... et qui leur ressemble**

Le *Collectif 52* ne se contente pas d'organiser des soirées ou des bars éphémères. Depuis 2021, ils-elles pilotent le *Mont'ain Festival*, un événement d'envergure au Mont-sur-Lausanne. La troisième édition, en juin 2024, a notamment accueilli le célèbre groupe *Magic System*.

**«Notre force, c'est la richesse intergénérationnelle»**

Ce festival est pour le groupe l'occasion de rassembler toutes leurs compétences, que ce soit l'organisation de concerts, la gestion d'un bar ou encore l'installation d'un *Biergarten*. Le collectif a d'ailleurs exporté le concept sur les pistes de ski d'Anzère. «On est tous-tes passionné-e-s par le ski, et c'était

un moyen de concilier nos deux passions», explique Emma.

**Ambition d'innovation de l'offre événementielle suisse**

Pour Emma, l'offre événementielle en Suisse a besoin d'innovation. «Il faut toujours aller plus loin et ne pas se contenter de ce qui existe déjà», affirme-t-elle. Le collectif s'inspire de ce qui est créé à l'étranger, mais leur approche n'est pas de dupliquer des modèles venus d'ailleurs. Ils cherchent avant tout à proposer des événements qui résonnent avec le public suisse, dans le but de créer du lien. Selon elle, chaque commune a des besoins spécifiques. Par exemple, Saint-Sulpice manquait d'un lieu de rencontre, tandis que Renens, où ils-elles ont tenté d'installer un *Biergarten*, n'a pas connu le même succès. «Les échecs font partie du processus, mais c'est grâce à eux que l'on grandit», affirme Emma.

**Résonner avec le public suisse, dans le but de créer du lien**

Pour conclure, la chargée de communication rappelle que, malgré leurs ambitions et leur succès grandissant, le *Collectif 52* reste avant tout un projet entre ami-e-s. «On espère que ça ira le plus loin possible, mais toujours en gardant cet esprit qui nous a porté-e-s depuis le début.» •

Jéssica Sousa

## Chronique: Levez les yeux L'Alhambra

**Aussi belle qu'imposante, l'Alhambra surplombe la ville de Grenade du sommet de la colline Sabika.**

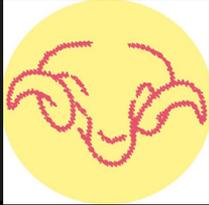
Composée de plusieurs palais aux architectures diverses, de jardins et entourée d'une forteresse, cette citadelle est témoin de l'histoire complexe et de batailles de pouvoir qui ont marqué la péninsule Ibérique médiévale. L'Alhambra a été construite par la dynastie arabe des Nasrides qui succède, en 1237, aux dynasties berbères présentes sur le territoire dès le VIII<sup>e</sup> siècle. Malgré les matériaux peu précieux utilisés, la richesse de l'architecture mauresque réside dans la finesse de l'artisanat: des éléments calligraphiques et floraux ornent chaque recoin de l'Alhambra, tandis que les voûtes majestueuses impressionnent par leur délicatesse. Seul le palais de Charles Quint est un ajout datant de la période catholique. Il symbolise le pouvoir de l'empereur sur les territoires reconquis par les «Rois Catholiques». L'Alhambra et sa pluralité architecturale illustrent la situation de changements politiques de la fin du Moyen-Âge espagnol, Grenade étant le dernier royaume musulman à avoir été reconquis par les catholiques en 1492. La prise de Grenade va marquer la fin de huit siècles de présence islamique dans la péninsule Ibérique, mais également le début de sa christianisation. L'Alhambra jouera un rôle clé dans cette dernière puisque c'est le lieu où le *Décret de l'Alhambra* - un édit d'expulsion des Juifs - est signé en 1492, dans une perspective de christianiser l'Espagne. Finalement, c'est à la suite de la prise de Grenade qu'Isabelle la Catholique acceptera de financer les expéditions de Christophe Colomb. L'Alhambra est à la fois héritière et témoin d'une histoire complexe, dont les conséquences sont encore perceptibles aujourd'hui. •

Inès Forster Malka



# NOVEMBRE

Pour ce numéro, nous te proposons une activité pour illuminer le mois le plus chiant de l'année... Compare ta *Tier List* avec celle du comité de *L'auditoire*!

S				
A				
B				
C				
D				
E				

**PS: Si toi aussi tu veux être en *S-tier*, participe au Prix de la Sorge, le concours littéraire organisé par *L'auditoire*!**