

DP

DOMAINE PUBLIC

Analyses, commentaires et informations sur l'actualité suisse

Indépendant, différent, réformiste depuis 1963

En continu, avec liens et commentaires, sur domainepublic.ch

DP 2326

DANS CE NUMÉRO

Edition du
18 mai 2021

Accord institutionnel grippé, une volonté cachée ? (Jean-Daniel Delley)

Après protection des salaires, aides publiques et citoyenneté européenne, deux des trois dossiers qui empêcheraient de signer l'accord avec l'UE

Cargo sous terrain projet privé fédérateur d'acteurs (Michel Rey)

Pour délester les voies terrestres, Cargo sous terrain se présente comme une solution révolutionnaire d'acheminement des marchandises financée par le secteur privé

Retour du revenu de base inconditionnel (Jean-Daniel Delley)

Après avoir été balayé en votation en 2016, le revenu de base inconditionnel refait son apparition. Un pointage de ses faiblesses

Les abstractions du XXe au Musée de Pully (Pierre Jeanneret)

La Fondation Gandur pour l'Art donne à voir les mouvements de l'abstraction au Musée d'art de Pully. Parcours

Accord institutionnel grippé, une volonté cachée ?

Après protection des salaires, aides publiques et citoyenneté européenne, deux des trois dossiers qui empêcheraient de signer l'accord avec l'UE

Jean-Daniel Delley - 09 mai 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/38895>

Contrairement aux craintes exprimées par les syndicats et la gauche helvétique, la libre circulation des travailleurs ne met en péril ni le niveau des salaires ni les conditions de travail prévalant en Suisse ([DP 2325](#)). La Cour européenne de justice est maintenant liée par le principe «à travail égal salaire égal» et par [la nouvelle directive](#) sur les travailleurs détachés.

Des parlementaires socialistes suisses et européens l'ont souligné dans une [déclaration commune](#). Ils préconisent l'adhésion de la Confédération à l'autorité européenne du travail et au système d'information du marché unique, ce qui présuppose l'entrée en vigueur de l'accord institutionnel.

Restent les deux autres points de friction qui donnent lieu à des critiques aussi enflammées que factuellement peu étayées.

Aides d'État

Et tout d'abord les aides d'État. L'UE ne les tolère pas dans la mesure où elles faussent la concurrence. Par contre elle prévoit de nombreuses exceptions, telles que celles mentionnées dans le [texte de l'accord-cadre](#) (art. 8). Les cantons se sentent visés au travers de leurs banques et sociétés électriques, mais également des privilèges fiscaux accordés à certaines entreprises. À gauche, on dénonce une attaque en règle contre les services publics.

Ces craintes ne sont pas fondées. Sur ce sujet, l'accord institutionnel n'est pas directement applicable, à l'exception de l'accord sur le transport aérien qui prévoit déjà une restriction des aides d'État, ce qui n'a jamais posé problème.

Selon le document interne du Département fédéral des affaires étrangères transmis aux membres des commissions de politique

extérieure des deux conseils, l'UE aurait renoncé à faire référence aux dispositions de l'accord-cadre pour l'interprétation de l'Accord de libre-échange de 1972. Thomas Cottier, spécialiste du droit du commerce international, rappelle que d'éventuels différends à ce sujet devraient être portés conjointement par les parties devant le tribunal arbitral. Ce qui signifie qu'aucune plainte ne pourrait être déposée sans l'accord de la Suisse.

Directive sur la citoyenneté

L'impact de la directive sur la citoyenneté européenne ensuite. Depuis 2004, l'Union européenne a considérablement élargi sa conception de la libre circulation des personnes. Dorénavant tous les résidents européens, et non plus seulement les travailleurs, bénéficient de droits sociaux dans tous les États membres où ils résident, quelle que soit leur nationalité, des droits plus étendus que ceux octroyés par la Suisse aux résidents européens présents sur son sol.

La possibilité que Berne se voie contrainte de reprendre cette directive a suscité ici un tollé. Et de dresser un tableau apocalyptique d'un «tourisme social» qui verrait déferler des non-actifs appâtés par les prestations sociales helvétiques, tout comme des actifs qui profiteraient de l'assurance-chômage, puis de l'aide sociale.

Or le texte de l'accord institutionnel ne mentionne pas cette directive. Tout au plus ce volet devrait faire l'objet de négociations dans le cadre de futurs accords sectoriels. Par ailleurs, dans sa jurisprudence, la Cour européenne ne reconnaît pas un droit général à ces prestations sociales. Elle tranche au cas par cas, en tenant compte du fait que la sécurité sociale de l'État concerné ne peut être affectée de manière déraisonnable et disproportionnée.

Dans une [étude](#) détaillée, *avenir suisse*, le laboratoire d'idées des milieux économiques, redonne au problème ses justes proportions. En résumé: même si la Suisse reprenait intégralement la directive européenne, ses règles d'accès à l'aide sociale changeraient peu. Les coûts supplémentaires de cette reprise s'élèveraient au plus à 75 millions de francs par an, alors que le total des dépenses sociales se monte à 168 milliards.

Au final...

Finalement, les trois dossiers au sujet desquels le président de la Confédération annonçait de profondes divergences entre la Suisse et Bruxelles ne s'avèrent pas si problématiques. En 2018, le Conseil fédéral jugeait le projet d'accord largement favorable aux intérêts du pays et ne parlait que de nécessaires «clarifications». Mais il s'est depuis retiré du

débat, laissant le champ libre à toutes les interprétations et aux craintes fantasmées des groupes d'intérêt.

Ce tir nourri de critiques n'a fait qu'alimenter la suspicion au sein de la population - il suffit de suivre le courrier des lecteurs pour vérifier à quel point les passions peuvent étouffer la raison. À tel point que les partis politiques, plus prompts à se conformer à une prétendue aversion de l'opinion qu'à expliquer et défendre les avantages de l'accord institutionnel, ont soldé leurs convictions européennes.

Et quand le Conseil fédéral est enfin sorti de son silence, c'est pour reprendre à son compte ces critiques et formuler des exigences qui ne peuvent que conduire à l'échec des négociations. Mais au fait, le gouvernement n'a-t-il jamais voulu institutionnaliser les rapports de la Suisse avec l'Union européenne, croyant pouvoir s'en tirer avec des accords au coup par coup ?

Cargo sous terrain projet privé fédérateur d'acteurs

Pour délester les voies terrestres, Cargo sous terrain se présente comme une solution révolutionnaire d'acheminement des marchandises financée par le secteur privé

Michel Rey - 17 mai 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/38932>

Dans la presse, *Cargo sous terrain* (CST) est généralement présenté comme un système de transport de marchandises acheminées dans un tunnel. Mais à parcourir la documentation fournie par ses promoteurs, il faut bien l'admettre, il s'agit bien davantage d'un projet de logistique novateur et ambitieux.

Selon la [présentation du projet](#), CST constitue «un système logistique complet de transport flexible de marchandises de petite taille. Des tunnels relient des sites de production et des sites logistiques aux centres-villes. À la surface, CST distribue les marchandises transportées dans des véhicules écologiques et contribue ainsi à réduire le trafic routier et les émissions de bruit».

Promoteurs privés à la barre

Initié et financé par des [acteurs privés](#), CST bénéficie d'un large soutien du monde des affaires, de la politique et de la science. Mais il est surtout porté par des acteurs privés directement concernés.

On y compte plus de 50 entreprises (grands distributeurs, banques, assurances, entreprises de transport et de logistique), ce qui lui assure une crédibilité certaine pour sa faisabilité financière et commerciale.

Vaudoise Assurances en est le principal actionnaire. Parmi les autres [investisseurs](#), il y a les assurances Helvetia et La Mobilière, La

Poste, Swisscom, Credit Suisse, la Banque cantonale de Zurich ainsi que Coop et Migros – cette dernière par sa caisse de pension.

Pour sa réalisation, l'ensemble de ses promoteurs se trouve face à deux défis de taille interdépendants: construire des tunnels pour transporter du fret en sous-sol et fédérer les acteurs de la logistique pour assurer la distribution de ce fret en milieu urbain.

490 km de tunnel et quelque 35 milliards

D'ici 2045, CST prévoit de creuser un réseau sous-terrain de 490 kilomètres entre le lac de Constance et le lac Léman avec des liaisons vers Bâle, Lucerne et Thoun. Grâce à un système de monte-charge, la marchandise pourra être descendue dans les tunnels. Le transport des produits, y compris congelés ou frais, se fera sur des palettes.

Des véhicules électriques à conduite autonome circuleront 24 heures sur 24, dans des tubes de 6 mètres de diamètre à une vitesse maximum de 40 km/h. Ils s'arrêteront dans des *hubs*, créés dans des centres logistiques existants et assurant en toute sécurité la liaison avec tous les systèmes de transport terrestre. Tout le système sera alimenté à 100 % par de l'électricité issue d'énergies renouvelables.

Un [premier tronçon](#) de 70 kilomètres sera réalisé d'ici 2031. Il permettra de raccorder les grands centres de distribution du pays situés autour de Härkingen (SO) à la métropole zurichoise avec la création de 10 *hubs* de distribution.

Le coût total du projet est estimé entre 30 et 35 milliards de francs. Les investissements du premier tronçon, *software* inclus, les *hubs* ainsi que les véhicules souterrains et de surface pour la distribution en ville sont estimés 3 milliards. CST dispose actuellement de 100 millions de francs pour le financement des travaux de planification de ce tronçon.

CST ambitionne de développer un système de *city-logistique* pour la distribution fine et efficiente des marchandises dans les villes. Les marchandises seront déjà regroupées dans le

tunnel en vue de cette distribution.

La livraison aux points de vente et aux clients finaux se fera à partir d'un *hub* de manière coordonnée, au lieu que chaque prestataire n'expédie et transporte individuellement ses marchandises. Elle s'opérera avec des véhicules autonomes et électriques qui seront adaptés à la morphologie des centres-villes.

Absorber la croissance des flux de marchandises

En Suisse les flux de transports de marchandises ne cessent de s'accroître. Selon les prévisions de l'Office fédéral des routes et de l'Office fédéral du développement territorial, ils augmenteront de 37 % entre 2010 et 2040.

Les infrastructures de transports routiers et ferroviaires arrivent en limite de capacité et il sera quasi impossible d'en créer de nouvelles, notamment routières.

Selon ses promoteurs, CST représente la solution adéquate pour prendre en charge ces flux de marchandises. Ils estiment que le système pourra réduire jusqu'à 40 % les flux sur les réseaux routiers et ferroviaires du pays.

Mais CST vise surtout à résoudre les problèmes de distribution de marchandises en milieu urbain ([DP 2197](#)). Actuellement, chaque entreprise commerciale expédie et livre ses marchandises individuellement. Il en résulte une multiplication de camionnettes qui encombrant les rues des villes.

Par voie de presse, le président du Comité de direction de CST Peter Sutterlüti constate l'inefficacité du système de distribution urbaine. Actuellement, 400 000 camionnettes (soit 75 % de plus qu'en 2000) circulent en Suisse, et essentiellement dans les villes. Elles parcourent en une année 4,7 milliards de kilomètres pour n'assurer que 6 % des livraisons.

C'est un non-sens économique et écologique que le projet CST corrigerait. Ce changement de pratique est nécessaire. D'ailleurs, les pouvoirs publics souhaitent mettre fin à ce gaspillage.

Ainsi, au niveau des villes, des restrictions d'accès à leur centre et/ou des limites de stationnement sont introduites et des taxes sont également annoncées.

Selon Peter Sutterlüti, ces politiques restrictives sont de nature à inciter les entreprises de livraison à adhérer à la solution CST, qui permettra un délestage des centres urbains jusqu'à moins 30 % pour le trafic de livraison et jusqu'à moins 50 % pour les émissions de bruit. C'est pour cela que la ville de Zurich fait figure de partenaire très intéressé à la réalisation du premier tronçon.

Nouvelle base légale fédérale

Aucune subvention publique n'est sollicitée ni pour la construction ni pour l'exploitation. Toutefois la réalisation de CST nécessite l'élaboration d'une base légale puisque le système prévoit un dépassement des frontières cantonales.

Le [projet](#) de cette loi sur le transport souterrain de marchandises est en cours de discussion au sein du parlement qui devrait lui réserver un accueil positif.

La loi permettra à la Confédération de suivre attentivement la réalisation du projet du point de vue de son financement et des garanties à fournir par les promoteurs en cas de difficultés financières et d'exploitation. Il s'agit de savoir notamment qui financerait l'éventuel abandon du projet. Autre préoccupation: la majorité du capital doit rester en mains suisses.

Enfin, il peut être relevé que les procédures d'autorisation et de contrôle retenues s'inspirent en grande partie de la [loi sur les chemins de fer](#).

Utopique ou pas ?

En avril 2019, l'ancien directeur des CFF Andreas Meyer affichait son [scepticisme](#) à l'égard du projet. Il doutait sérieusement que son financement puisse être assuré. Des critiques étaient également formulées par le principal transporteur privé de Suisse.

Pour son directeur Nils Planzer, les problèmes de transport de marchandises peuvent se régler avec la tarification de la mobilité, c'est-à-dire via des tarifs différenciés selon les heures de livraison. La solution ne se trouve ni dans l'extension des infrastructures de transport ni dans la construction de tunnels.

Cependant, le projet a gagné en crédibilité politique et économique. Le processus de planification est défini par la Confédération. La réalisation du premier tronçon aura une valeur de test.

D'une part, il s'agira de négocier avec les cantons, les communes et les propriétaires privés dont les terrains seront concernés par la construction. D'autre part, pour rappel, en Suisse, les projets de tunnels ne sont pas faciles à réaliser et il faudra tenir compte des impacts du creusement sur l'environnement. De même, la localisation des *hubs* soulèvera sans doute des oppositions et demandera de nombreuses expertises environnementales.

Au final, les promoteurs de CST devront surtout apporter la preuve qu'ils ont la capacité de fédérer les entreprises de livraison de marchandises - actuellement en concurrence - dans un système unique de partenariat. Un défi peut-être plus grand que celui de creuser les tunnels.

Retour du revenu de base inconditionnel

Après avoir été balayé en votation en 2016, le revenu de base inconditionnel refait son apparition. Un pointage de ses faiblesses

Jean-Daniel Delley - 16 mai 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/38917>

La pandémie a mis en pleine lumière des paramètres ignorés ou oubliés. Par exemple, l'importance vitale de certaines professions pour le fonctionnement de nos sociétés. Elle a révélé un fort potentiel de solidarité à l'intérieur des frontières, tout comme l'égoïsme qui préside aux relations entre États.

C'est également la pandémie et son cortège de difficultés sociales qui semblent donner un nouvel élan à l'idée d'un revenu de base inconditionnel (RBI). Une idée pas plus convaincante qu'en 2016, année où une initiative semblable fut sèchement rejetée en votation populaire.

Une [nouvelle initiative](#) est annoncée dont le flou du texte n'empêche pas d'en pointer toutes les faiblesses. La ville de Zurich va tenter une expérience pilote dans deux quartiers. Et même [Elon Musk](#) et [Mark Zuckerberg](#) se joignent au chœur de ceux qui présentent le revenu de base comme une avancée sociale inévitable: voilà qui devrait nous mettre la puce à l'oreille.

Son coût et la non-décroissance du volume de travail

Si l'on examine la faisabilité du RBI, c'est bien sûr son financement qui retient prioritairement l'attention. En prenant en compte le montant mensuel de 2 500 francs préconisé par les responsables de l'initiative de 2016, le coût annuel de l'opération avoisinerait les 140 milliards. Une somme largement supérieure aux dépenses sociales de la Confédération et des cantons - environ 10 milliards - que le RBI permettrait de supprimer.

Le calcul ne se révèle pas plus favorable du côté de la fiscalité. Selon les estimations de [Denknetz](#), un impôt sur le capital épuiserait la presque totalité de ce dernier, le taux de la TVA monterait à 55 % et celui de l'impôt sur le

revenu à 45 % en moyenne. Trouver une majorité pour de tels financements n'est tout simplement pas envisageable. Les actifs sur le marché du travail ne seraient pas prêts à supporter une telle charge fiscale au profit des bénéficiaires du RBI.

Pourtant, la critique doit essentiellement porter sur d'autres points. Les partisans du RBI argumentent en fonction de la baisse tendancielle du nombre des emplois engendrée par l'automation croissante du travail. Le revenu de base permettrait de redistribuer la création de richesses à toute la population et notamment aux laissés-pour-compte de l'évolution technologique, incapables de suivre le mouvement.

Tout d'abord cette baisse tendancielle ne correspond de loin pas à la réalité: le volume de travail ne décroît pas, c'est la nature des emplois qui évolue. Dès lors, c'est à un choix de société que nous sommes confrontés.

Voulons-nous accepter que seuls subsistent des emplois qualifiés et relativement bien rémunérés face à des personnes sans autre revenu que le RBI ou au bénéfice d'emplois à temps partiels ou temporaires ? Ou visons-nous une société du plein-emploi ? Car le travail rémunéré n'assure pas seulement un revenu, il permet de se construire une identité et de développer ses compétences, de s'intégrer dans un réseau social et de prendre conscience de sa place dans la société.

Automation pour cause, atomisation pour conséquence

Contre la société atomisée à laquelle conduit inéluctablement le RBI, [Denknetz](#) propose tout un programme pour créer les conditions d'un plein-emploi assurant tout à la fois une existence digne et une réponse aux besoins prioritaires de

la population. À commencer par le droit à un emploi pour les exclus du marché du travail.

Les collectivités publiques et les organisations à but non lucratif proposeront des postes de travail pour des activités d'intérêt public, y compris des temps de formation continue. Le temps de travail stagne maintenant depuis plusieurs décennies; il est temps de franchir une nouvelle étape en passant à la semaine de 32 heures, de manière à libérer du temps pour le *care* (soin d'autrui), le développement des capacités personnelles et l'engagement socio-politique.

Revenons aux robots. Il est erroné de leur imputer les inégalités croissantes; ces dernières résultent du fait qu'un trop petit nombre

d'individus soient propriétaires, détenteurs du capital. En effet, le développement de l'automation va favoriser une croissance des revenus du capital au détriment des salaires. Seule une imposition plus forte de ces revenus est susceptible de contrer cette évolution et pourrait garantir le financement du droit à un emploi correctement rémunéré.

Malgré les intentions louables de ses défenseurs, le RBI ne peut que renforcer l'atomisation de la société et faire oublier la question cruciale de la répartition des richesses. Un filet social minimaliste fonctionnant comme le cache-sexe de la concentration de la fortune. Rien d'étonnant à ce que des milliardaires prêchent en sa faveur.

Les abstractions du XXe au Musée de Pully

La Fondation Gandur pour l'Art donne à voir les mouvements de l'abstraction au Musée d'art de Pully.
Parcours

Pierre Jeanneret - 11 mai 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/38905>

La réouverture des musées met en joie et le Musée d'art de Pully y contribue en présentant un florilège de la Fondation Gandur pour l'Art. Dans une démarche de médiation, son site offre une bienvenue mise en bouche avec une [visite virtuelle](#), guidée par Laurent Langer, conservateur.

Cette riche exposition comporte 75 œuvres. Elle propose un parcours à travers les tendances plurielles de l'abstraction picturale, pendant une période qui correspond plus ou moins aux Trente Glorieuses.

On constate en effet une effervescence artistique après la Seconde Guerre mondiale. Dans les années cinquante, ce sont les États-Unis, plus précisément New York, qui s'affirment comme porte-parole de l'art abstrait. Et l'exposition fait dialoguer les travaux réalisés de ce côté-là de l'Atlantique avec ceux produits en Europe.

Le trait, les aplats et la tridimensionnalité

Le visiteur est accueilli au premier étage du musée par une grande toile de Hans Hartung, où tachisme et coulure de peinture à dominante bleue créent un effet d'une grande intensité. Puis c'est Georges Mathieu, dont l'œuvre est caractérisée par la rapidité du trait. On appréciera aussi la touche épaisse des tableaux du Canadien Jean-Paul Riopelle, aux vives couleurs posées au couteau. La tendance géométrique est représentée par Georges Poliakoff, avec ses larges aplats de couleurs.

Bien qu'ils aient donné lieu à d'innombrables posters que chacun a pu voir, les travaux de Victor Vasarely constituent l'un des moments forts de l'exposition. La très grande rigueur de ses toiles, leur limitation à deux ou trois teintes, leurs effets de trompe-l'œil, parfois l'usage d'éléments légèrement en relief, continueront

longtemps à séduire un large public. La présentation propose aussi des pièces en trois dimensions: les «*sculptures cinétiques*» d'Alexander Calder et de Jean Tinguely.

Soulages, Dubuffet... Olitski

Une salle est réservée aux œuvres sur papier. On peut y admirer des encres de chine de Pierre Soulages et Jean Dubuffet, connu pour avoir proposé le concept d'Art Brut et constitué le fonds de la collection qui se trouve à la Fondation éponyme de Lausanne. Quant à Henri Michaux, il a réalisé tant ses dessins que son œuvre écrite sous l'influence de substances hallucinogènes. Antoni Tapiès, lui, joue à la fois sur les couleurs et sur le traitement de la toile, en utilisant notamment des enduits sableux.

D'autres artistes recyclent dans leurs tableaux des morceaux de toile collés. L'originalité de plusieurs travaux provient aussi de l'usage de nouvelles techniques: truelle, spatule, couteau

ou lame de rasoir remplacent le traditionnel pinceau. Simon Hartai, dans son *Manteau de la Vierge*, obtient des effets de relief en recourant au pliage de la toile.

Plus on progresse dans l'exposition, plus on s'achemine vers la nudité la plus totale, comme le montre la toile entièrement brune de Jules Olitski. Certaines œuvres de la tendance dite «*minimaliste*» portent bien leur nom...

Bref, que l'on adhère ou pas à ces diverses formes de l'art abstrait contemporain, l'exposition pulliérane permet de les connaître ou de les revoir et de se forger ou de réalimenter ensuite son jugement personnel sur celles-ci.

Calder, Soulages, Vasarely... Abstractions plurielles (1950-1980). Collection de la Fondation Gandur pour l'Art, Musée d'art de Pully, jusqu'au 21 novembre (pause estivale du 27 juin au 7 septembre 2021).

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

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

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

Index des liens

Accord institutionnel grippé, une volonté cachée ?

<https://www.domainepublic.ch/articles/38837>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32018L0957&qid=1620313358525&from=FR>

<https://www.sp-ps.ch/fr/publications/communiqués-de-presse/renforcer-leurope-sociale-et-les-droits-des-salariés>

https://www.dfae.admin.ch/dam/europa/fr/documents/abkommen/Accord-inst-Projet-de-texte_fr.pdf

<https://www.avenir-suisse.ch/fr/les-deux-principales-craintes-sur-la-directive-citoyennete/>

Cargo sous terrain projet privé fédérateur d'acteurs

<https://www.cst.ch/fr/quest-ce-que-cst/>

<https://www.cst.ch/fr/comite/>

<https://www.cst.ch/fr/a-notre-sujet/>

https://www.cst.ch/wp-content/uploads/2021/04/210420_MM_CST_F.pdf

<https://www.domainepublic.ch/articles/32900>

<https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2020/2362/fr>

https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1958/335_341_347/fr

<https://nzzas.nzz.ch/wirtschaft/cargo-sous-terrain-kritik-am-33-milliarden-tunnel-ld.1473308>

Retour du revenu de base inconditionnel

<https://www.bk.admin.ch/ch/f/pore/vi/vis423t.html>

<https://www.numerama.com/politique/232346-elon-musk-juge-le-revenu-de-base-necessaire-face-aux-progrès-de-la-robotique.html>

<https://maximevende.org/2017/05/28/mark-zuckerberg-recommande-experimenter-revenu-base/>

https://www.denknetz.ch/wp-content/uploads/2021/05/BGE_Marti_Buehler.pdf

Les abstractions du XXe au Musée de Pully

<https://www.museedartdepully.ch/fr/expositions/visites-virtuelles/id-17941-calder-soulages-vasarely-/>