

671

Domaine public

J. A. 1000 Lausanne 1

Hebdomadaire romand
N° 671 10 février 1983
Vingtième année

Rédacteur responsable:
Laurent Bonnard

Le numéro: 1 franc
Abonnement
pour une année: 55 francs

Administration, rédaction:
1002 Lausanne, case 2612
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1
Tél. 021/22 69 10
CCP 10-155 27

Imprimerie des Arts et Métiers SA

Ont collaboré à ce numéro:
François Brutsch
André Gavillet
Yvette Jaggi
Charles-F. Pochon
Victor Ruffy

Point de vue:
Jeanlouis Cornuz

Publicité et politique

Sympathique, cette certitude de Willi Ritschard, encore répétée l'autre jour à la radio alémanique, que le peuple suisse comprend ses efforts pour assainir les finances fédérales. Sympathique, mais sans plus.

On comprend à vrai dire que le chef du Département des finances cherche du réconfort ailleurs qu'au Parlement: sous la Coupole, rien ne lui est épargné.

Economies, économies: un seul leitmotiv dans les rangs bourgeois hypnotisés par la «santé» du ménage fédéral Et de sabrer dans la politique sociale; tout y passe: assurance maladie, assurance chômage, «épargne» sur le compte AVS, en tout quelque cinq milliards d'amputations ces dernières années comme vient de le calculer l'Union syndicale suisse. Et lorsque Willi Ritschard se présente avec des propositions de ressources nouvelles qui pourraient tempérer ce climat de déflation sociale, inacceptable pour la gauche, elles sont systématiquement combattues, rejetées par ces mêmes majorités qui réclament l'équilibre financier.

Tenaille imparable: le radical Chevallaz lui-même n'avait pas pu réunir les appuis nécessaires pour s'en sortir. Ritschard, lui, trouve des raisons de ne pas désespérer dans la bonne volonté populaire. Au risque de lui enlever ses dernières illusions, mettons quelques points sur les «i».

En réalité s'il y a un débat qui ne semble pas avoir de prise réelle sur l'opinion publique, c'est bien ce serpent de mer des finances fédérales. Que ne fait-on pourtant pas avaler aux assurés par exemple sous le prétexte des caisses vides! Il y aurait là matière à réfléchir concrètement aux choix à faire, aux priorités collectives, à donner de la voix en tout cas, histoire de montrer au moins qu'on n'est pas dupe. Mais non, pas de riposte sérieuse.

Réussite de slogans piégés — moins d'Etat pour davantage de privatisation — sur fond de désinté-rêt pour la chose publique? Il y a certainement de cela, combiné avec le repli sur le chacun pour soi que favorise la crise. Mais le débat sur l'impôt sur les intérêts des placements fiduciaires vient de révé-ler une autre dimension de la passivité générale.

Rien de nouveau sur la scène parlementaire: ce n'est pas là qu'il faut chercher des révélations sur l'art d'éviter les débats de fond. Le scénario est désormais bien réglé. Paralysie organisée au ser-vice d'une résistance acharnée à tout changement. Les députés conservateurs n'ont pu que confirmer une fois de plus, à travers leurs petites combines, les idées toutes faites sur le thème: de toute façon, ils font ce qu'ils veulent. Pas plus grave que d'habitude.

La nouveauté: l'engagement des banques, cette fois concernées il faut le dire au premier chef, et surtout la forme de cet engagement. Un travail de professionnel des relations publiques, recettes commerciales appliquées sans autre à un enjeu de politique générale. Et dès l'abord une contradic-tion incontournable: se borner à «vendre» une image de marque bancaire, avec ce que cela sup-pose de subversion publicitaire, n'est pas compati-ble avec un débat démocratique fondé sur une cer-taine transparence des données de base. Et l'on a vu en effet les banques faire scientifiquement l'impasse sur le débat précis pour marteler des idées simplistes, calculées sur mesure, mises en cir-culation à point nommé pour court-circuiter la réflexion, dans le genre: on va tuer la poule aux œufs d'or, etc. Avec les moyens et les relais qu'on leur connaît dans les médias.

Des citoyens ramenés à leur plus simple expression de clients à séduire: à ce jeu-là, la gauche a été en effet battue, mais la droite n'a été que l'instrument d'une campagne publicitaire. Degré zéro du fonc-tionnement de la démocratie. Willi Ritschard n'est pas au bout de ses peines.

L. B.

DÉMOCRATIE

Kaiseraugst: pas de quoi pavoiser

La prise de position favorable à Kaiseraugst d'une forte majorité des conseillers aux Etats a provoqué le déferlement attendu de commentaires sur la fragilité de la démocratie helvétique (comment imposer une centrale à une région qui n'en veut pas?), sur les liens entre la croissance et la consommation d'énergie (pour sauver les emplois, le nucléaire est indispensable), etc., etc. Il faut rappeler pourtant que le feu vert du Conseil des Etats n'était qu'une étape (course d'avance d'ailleurs) dans la procédure encore longue de décision avant la mise en activité éventuelle de la centrale: délibérations parle-

mentaires, examens de rapports annexes, votations populaires (initiatives fédérales et consultations cantonales), décisions sur le plan judiciaire (recours en vue au Tribunal fédéral) devront se succéder encore avant l'irréparable. Ce que l'on retiendra en revanche du pauvre «travail» des sénateurs, c'est qu'il n'a débouché sur aucun débat de fond et qu'il a laissé pour compte, curieusement, les points délicats que la propagande pronucléaire s'applique précisément à escamoter, telle la question de l'élimination des déchets radioactifs par exemple. A cet égard, c'est vrai, la semaine passée aura été de mauvais augure. Pour le reste, les promoteurs de Kaiseraugst ne sont pas plus avancés qu'avant; à peine auront-ils marqué quelques points en prévision de leur désengagement moyennant indemnités.

SOLIDARITÉ

La gauche et la crise: à Bienne, que pourra?

Le choix de Bienne avait valeur de symbole. Des socialistes s'y retrouvaient, samedi dernier, pour analyser, sur place en quelque sorte, les divers aspects de la récession et pour y préparer des propositions précises.

Est-il loin le temps où Bienne affichait en bande-roule son titre de «ville de l'avenir»? Cette confiance en soi, elle la traduisait dans son urbanisme mêlant au modernisme des constructions des rives du lac une restauration scrupuleuse de son centre, de sa place historique. Architecturalement, le Palais des congrès, ses grandes diagonales de béton, ses pans vitrés inclinés, a bien vieilli. Mais, pour y parler crise économique, vous pénétrez d'abord dans le luxe des espaces monumentaux du grand hall, qu'anime derrière une paroi de verre une piscine chauffée (en février) où dès huit heures du matin, des hydrothérapeutiques accomplissent

en petites brasses les traversées de bassin que, pour leur santé, ils s'imposent.

L'essentiel des discussions s'est déroulé dans des groupes réunis sur un thème précis. Pas question de dresser ici un catalogue qui ne peut être établi qu'une fois retombé et décanté le grand brassage (encore!) verbal.

Une chose pourtant impressionnait. Le désarroi des régions, réellement touchées, celles de toute la chaîne du Jura. Pas de lamentos geignards, ce n'est pas le genre des Jurassiens; ils ne baissent pas les bras. Mais ils sentent combien leurs efforts sont dérisoires en regard de ce que peuvent s'offrir les régions riches; mais ils découvrent que l'essentiel de la relance ira, par le jeu des subventions et de la force acquise, aux régions les plus favorisées.

Au hasard, quelques relevés!

La Chaux-de-Fonds. Nous allons développer encore la formation professionnelle. Mais nous avons appris que Genève dotait son école de mécanique d'un équipement de 30 millions. Jamais nous ne pourrions, même proportionnellement, offrir autant à nos jeunes. D'ailleurs, sur ces trente mil-

lions, la Confédération va en verser quelque dix millions, au titre des subventions pour la formation professionnelle. Donc, par automaticité, Genève touchera beaucoup plus qu'aucune aide, même spéciale, ne nous accordera jamais.

Jura Bernois. Un vaste programme d'aide au logement est prévu dans le cadre de la relance; c'est bien, mais ne fera qu'accentuer les concentrations urbaines existantes. Les CFF envisagent (avec trois ans de retard, dit, en s'en plaignant, un porte-parole des cheminots) la liaison rapide Olten-Zurich. Ça ne nous concerne pas.

La question fondamentale a de la sorte été posée: veut-on maintenir en Suisse un secteur industriel important, décentralisé?

Si oui, comment?

IMPÉRATIFS DE LA DÉCENTRALISATION

Indépendamment des problèmes d'innovation technologique, de diversification, d'investissements industriels, d'orientation de la recherche, etc., la décentralisation implique le maintien de la population dans la région même (prôner la mobilité, c'est prôner, sous un terme décent, la concentration). Comment, s'il n'y a plus de travail?

Comment les communes, avec des ressources moindres, seraient-elles en mesure de financer une qualité de la vie attractive? Ces deux questions sont, en fait, liées. Cela nous est apparu, à Bienne, évident. Nous souhaitons reprendre prochainement, et pour elle-même, cette question. Nous la résumerons ainsi: la solidarité confédérale ne devrait-elle pas encourager d'abord ce qui dans ces régions constitue la qualité de la vie (logement très bon marché, vie culturelle décentralisée, loisirs) afin que, avec une réduction de travail entraînant une réduction partielle des salaires, le pouvoir d'achat soit égal à celui d'un centre important où les salaires sont pleins et élevés?

Exemple «a contrario»: malgré la sécurité de l'emploi, les CFF sont incapables de recruter, à

Genève, un personnel suffisant et personne, travaillant ailleurs pour l'entreprise, ne veut spontanément y aller: vie trop chère, perte de temps en transports. On dira qu'il faut faire plus de social à Genève! Bien sûr. Mais si c'est avec aide fédérale: faut-il le faire à Genève ou à Courtelary?

A. G.

PARLEMENT

La crise d'abord, le Code civil ensuite

Il y a manifestement deux types de projets de loi: ceux dont le traitement ne souffre aucun retard, et ceux qui peuvent attendre. Comme la conjoncture oblige à mettre le «paquet Furgler» dans la première catégorie, le Conseil national va repousser à la session de juin (voire de septembre) la discussion sur la révision du Code civil (effets du mariage et régime matrimonial), qui aurait dû avoir lieu en mars prochain.

Voilà qui va encore prolonger la déjà longue carrière parlementaire de cet important projet: présenté aux Chambres par un «message» daté du 11 juillet 1979, il a été discuté au Conseil des Etats en mars 1981, et arrivera donc dans quelques mois seulement devant la Chambre du peuple. Suivra une procédure d'élimination des divergences, qui menace de durer, à son tour.

D'ici là, les deux présidents de commission auront changé: le sénateur Dillier, à la suite de son échec l'an dernier en Obwald, et le socialiste bâlois Andreas Gerwig, qui ne se représentera pas aux prochaines élections nationales.

Bref, tout ce qui faut pour accélérer le débat! Et pour retarder encore la suite de la révision du code de la famille: car après le droit de filiation, le droit de l'adoption et le régime matrimonial, les experts attaqueront le chapitre du divorce, dont la révision peut dans ces conditions être attendue au mieux pour le début de la prochaine décennie.

LE CARNET DE JEANLOUIS CORNUZ

Balade outre-Sarine

Donc, je revenais l'autre jour de Zurich, avec dans ma poche le *Dossier Cincera* et *Die Weisse Rose*, dont j'ai déjà parlé (DP 670) — tous deux acquis chez *Pinkus*, Froschaugasse, «vieux de la vieille», qui a participé à tous les combats contre le fascisme et ses avatars depuis l'époque de la guerre d'Espagne, depuis avant la guerre d'Espagne! Pour changer, j'ai décidé de renoncer à l'autoroute et de rentrer par Bremgarten, avec son pont couvert sur la Reuss, Lenzburg, etc.

Passant non loin de Villmergen, où résidait jadis Fritz Gygli... Paysan de son état, Gygli n'en fut pas moins champion suisse des échecs dans les années 40!

Ayant à disputer une finale de coupe contre Hans Johner, premier violon à la Tonhalle de Zurich... A moins que ce ne fut contre le docteur Staehelin, de Bâle, ou le professeur Naegeli, cardiologue bernois, ou encore Henry Grob, le seul Suisse à avoir obtenu le titre de grand-maître!

Ne s'émouvant pas pour autant. Venant chercher son adversaire à la gare de Villmergen ou à celle de Wohlen — c'était pendant la guerre — avec son char, tiré par son cheval et le ramenant à sa ferme.

Ayant probablement donné ses instructions à son domestique pour qu'il ait à «gouverner» tout seul — ou a-t-il interrompu la partie pour aller traire? — et à sa femme pour qu'elle ait soin de joindre un morceau de *Speck* aux röstis *mit Erbsli und Spinatli*.

Jouant la partie, la gagnant ou la perdant, je ne sais plus. Gygli, belle trogne de vieux Suisse, vieux

paysan de chez nous, avec une courtoisie de gentilhomme campagnard. Solide, inébranlable, sans beaucoup de brillant peut-être, mais ne perdant pas la tête et se défendant pied à pied, et même, au tournoi de Zurich de 1934, contre le champion du monde, Alexandre Alekhine!

Passant entre les villages de Dintikon et de Dottikon...

Imaginant comme chaque fois la grande querelle des *Dintikoner* et des *Dottikoner* (comme il y a chez Ramuz la querelle entre les gens d'Audeyres et ceux de Randogne-d'En-Haut), née du fait qu'un *Dottikoner* se serait épris d'une *Dintikonerin*... Ou vice-versa!

Ou imaginant encore une de ces plaisanteries dont Dieu est coutumier (avec cet humour si particulier qui est le sien): le général de Gaulle naissant à Dintikon ou à Dottikon et prononçant un grand discours le soir du Premier Août: «*Dintikonerinnen! Dintikoner!*»...

Il est bien vrai que ça n'aurait pas eu la grandeur de: «Françaises! Français!» — mais plus de bonhomie, plus de «Gemüt» comme disent nos amis suisses allemands.

Poursuivant encore et reprenant enfin l'autoroute à Niederbipp, non loin d'Oberbipp; accordant une dernière pensée émue aux *Niederbipperinnen* et aux *Oberbipper*, avant de foncer en direction du Grauholz, à la périphérie de Berne, restoroute où il m'a été possible d'obtenir des *Kartöffli mit Wienerli* et de lire tranquillement quelques pages de *Rettet die Schweiz* — *Sauvez la Suisse - supprimez l'armée*, de Hans A. Pestalozzi, avec la collaboration notamment de Klara Obermüller, veuve de Diggelmann, et d'un vieil ami d'autrefois, Theo Ginzburg, lui aussi joueur d'échecs fort remarquable, et pour l'heure professeur au Polytechnicum fédéral de Zurich — paru au Zytglogge-Verlag de Berne.

J. C.

Genève: des écolos de droite?

«Au-delà des idéologies dépassées de gauche comme de droite»: ainsi se présente le nouveau parti écologiste genevois. Un vieux réflexe a appris aux gens de gauche à se méfier de ce genre de postulat et à renvoyer plutôt vers la droite ceux qui croient pouvoir ignorer la situation d'exploitation des plus faibles, des plus pauvres parmi nous.

Qu'importe! Le programme reste intéressant: décentralisation du pouvoir, responsabilité de chacun, énergies douces, opposition à la technologie lourde, à la voiture, notamment.

Que peut être l'impact d'une telle profession de foi sur l'électorat genevois? Question inévitable. Si les écologistes sont bien organisés, les tentatives de partis «ad hoc» ont jusqu'à aujourd'hui échoué. Ce qui ne signifie du reste pas que l'écologie manque de prolongements sur la scène politique genevoise: dans aucun canton suisse, les préoccupations écologiques n'ont trouvé davantage de relais, échos ou alliés fermes; le plus ouvert à cet égard: le parti socialiste qui s'est enrichi à l'arrivée de volées successives de militants nés de la défense de l'environnement; mais aussi, dans une moindre mesure, le Parti du Travail et les Vigilants; les formations de la droite traditionnelle, à l'exception des Vigilants, ont toutes leur élu(e) écologiste, dont le courage et l'audience n'ont d'égale que leur solitude.

En point de mire: les prochaines élections communales. Pour prendre leurs distances de l'offre publique d'achat des socialistes sur l'écologie, les responsables du nouveau parti évoquent la décevante expérience française dans ce domaine, le fossé entre les déclarations électorales et l'exercice du pouvoir. Il eut été plus constructif de dresser un

bilan genevois, sans oublier complètement les difficultés objectives que rencontre dans un exécutif un magistrat minoritaire. Et là, pour la gauche socialiste, que peut-on noter? Si l'attitude du nouveau conseiller d'Etat Christian Grobet est claire pour l'instant, celle du conseiller administratif de la Ville de Genève, Claude Ketterer, est plus ambiguë; il a fait certes bien du chemin depuis le temps où la disparition des espaces verts (les Genevois se souviendront des Minoteries) et des immeubles anciens lui semblait aller dans le sens de l'histoire. Reste la circulation! Si les déclarations de Ketterer à propos de l'éventuelle ouverture aux voitures de la seule artère genevoise réservées aux deux-roues (le pont des Bergues) autorise quelque espoir, la Ville a sous son impulsion consacré la majeure partie de son énergie à la construction de parkings et à l'amélioration de la circulation automobile et s'est finalement fort peu préoccupée des transports en commun, des pistes cyclables et des cheminements piétonniers (ce ne sont pas des efforts comme l'inauguration d'un bus dans la vieille ville ou la création de rues piétonnières qui équilibreront les millions dépensés ailleurs).

Cette ambiguïté n'empêche pas que les objectifs écologistes se sont identifiés, au long des années et pour une bonne part, aux ambitions socialistes; on peut s'en réjouir, tout en regrettant que leur mise en œuvre ait pâti d'un fait incontournable: la gauche est encore minoritaire à Genève...

Dans cette perspective, le nouveau groupement, qu'il accède ou non à l'avant-scène politique, pourrait apporter quelque chose de nouveau à la vie genevoise, s'il parvient à sensibiliser au courant écologique d'autres secteurs de l'opinion publique. Une condition «sine qua non»: qu'il dure plus longtemps que les feux de paille du passé. Et si ses ambitions électorales étaient satisfaites, il aurait alors tout le temps de découvrir l'abîme qui sépare la mystique de la politique.

Prix du pétrole: pourvu que ça (re)monte!

Jusqu'ici, inch Allah, les choses étaient bien claires: tout événement, indépendamment de sa portée, toute évolution, quelle qu'en soit la direction, entraînait une hausse de prix des produits pétroliers. Le volume de la production pouvait augmenter ou diminuer, le dollar s'apprécier ou s'affaiblir, le niveau du Rhin monter ou descendre, les stocks se remplir ou se vider — de toute façon les prix finals, eux, étaient à la hausse.

Désormais, cette constante — en définitive sécurisante — ne joue même plus. Les dissensions au sein de l'OPEP dans l'immédiat, et nombres d'autres facteurs à plus long terme, devraient nous valoir une chute des prix sur les marchés libres (spot markets de Rotterdam, New York, Gênes), où le cours de 34 dollars pour un baril (159 litres) d'or noir saoudien ne se pratique plus depuis des semaines. Les avis concordent sur le sens de l'évolution attendue, et divergent tout au plus sur le prix-plancher (24 dollars?, 26 dollars? selon les supputations les plus fréquentes) et sur le moment où il sera atteint — le plus tard possible selon les vœux des pays consommateurs eux-mêmes.

SOULAGEMENT GÉNÉRAL EN VUE

Car voilà, au moment où les prix baissent enfin, tout le monde crie casse-cou, prédisant aux économies occidentales une catastrophe à côté de laquelle les chocs pétroliers de 1973/74 et 1979/80 apparaissent comme des sursauts salutaires. L'automobiliste et le locataire n'y comprennent évidemment rien, mais commencent à se douter que ces prédictions annoncent tout simplement une reprise des hausses, pour le plus grand soulagement de ceux qui, que, etc. De qui, en fait? Globalement, du monde entier! Car si les treize

pays exportateurs membres de l'OPEP, lesquels, pour la première fois en 1982, ont produit moins de brut que les pays hors cartel, ne parviennent plus à «tenir» les prix en jouant sur les quantités livrées, ils auront de la peine à régler leurs échéances, et notamment à payer leurs achats de biens d'équipement (et de consommation souvent luxueuse). Après avoir été plus ou moins largement bénéficiaire depuis 1975-1976, la balance des paiements courants des pays de l'OPEP a passé au rouge l'an dernier (déficit estimé à 18 milliards de

réseaux de financement des grands travaux de ce monde.

Soulagement aussi du côté de ceux qui entreprennent ces travaux. La construction d'une raffinerie de capacité moyenne (300 000 barils/jour) revenait à 400 millions de dollars en 1973 (environ 1,2 milliard de francs de l'époque); pour le même équipement, avec installations portuaires complémentaires, les investisseurs coûtent désormais plus d'un milliard de dollars (plus de deux milliards de francs). Une plate-forme de forage en mer du Nord coûte 200-300 millions de dollars, un tanker neuf de 33 000 tonnes 30 millions de dollars (26 millions s'il sort de chantiers navals avantageux, style sud-coréen, qui se contentent d'un maigre 5% de taux de profit avant amortissements). Les constructeurs de ces installations sont le plus souvent les grandes compagnies pétrolières, qui cherchent à se rendre autonomes des pays producteurs comme des armateurs, et investissent à cette fin la quasi-totalité de leurs bénéfices — quand elles en font.

Mais les plus satisfaits sont bien sûr les spéculateurs, à l'aise dans toutes les opérations où les cours bougent, spécialement quand le mouvement est à la hausse. Ces courtiers (brookers) s'interposent le plus souvent entre la société de production et le réseau de distribution aux consommateurs finals (ce qui ne signifie pas que le pétrole raffiné dans le pays d'extraction par la compagnie X ne se retrouvera pas sur le marché consommateur dans les colonnes d'essence de la même compagnie).

Dans l'intervalle, par exemple entre Abadan et Bâle, une cargaison de pétrole change souvent sept à huit fois de propriétaire, passant de 24 à 34 dollars le baril...

En quinze jours de chartering (temps nécessaire à un tanker pour effectuer le transport du Golfe persique à un port européen), le prix monte facilement

de 22 dollars (prix cassés faits par les Iraniens et les Irakiens contraints de financer l'effort de guerre) à 30 dollars.

DES NERFS ET UN TÉLEX

En définitive, ceux qui gagnent le plus confortablement leur vie dans le business pétrolier sont les «financiers purs», qui ont su rendre indispensable leur activité «propre», abstraite, discrètement menée depuis des bureaux équipés de télex et occupés par une poignée de gens aux nerfs solides ayant un goût prononcé pour le gros jeu (gros en dollars, pas forcément en risque pur).

On retrouve à l'échelle internationale cette évolution qui parcourt — et met en danger — les structures économiques des pays «post-industrialisés»: les investisseurs, les producteurs, les créateurs de valeur ajoutée, les bâtisseurs d'installations industrielles, bref, les gens du secteur secondaire dégagent à grand-peine un profit en voie d'érosion, tandis que les cols blancs du tertiaire financier réalisent des gains fabuleux sans déployer la moindre activité «visible».

VULNÉRABILITÉ ET SOLIDARITÉ

Vulnérabilité incroyable d'un système où les jeux d'écriture et les paris financiers rapportent davantage que les investissements et les activités productives requérant une main-d'œuvre nombreuse. Où les économies nationales sont à ce point interdépendantes les unes des autres que la situation financière des vendeurs (de matières premières et produits énergétiques) et débiteurs (endettement) conditionne celle des pays acheteurs et largement créanciers.

Voyez bien qu'ils ont raison, ceux qui disent que, cartel des exportateurs de pétrole ou pas, les prix ne peuvent baisser, sous peine d'entraîner le monde entier dans une banqueroute en chaîne.

LES PRIX DU PÉTROLE BRUT (DOLLARS PAR BARIL)

Dates	Arabian light (Arabie séoudite)	Kuwait (Kuwait)	Zarzaitine (Algérie)
1972	1.55	1.80	2.76
16.10.73	3.56	4.14	6.06
01.01.74	9.41	8.68	10.30
01.07.74	9.51	9.58	10.30
01.10.74	9.84	10.03	—
01.01.75	10.24	10.36	11.75
01.10.75	11.51	11.23	12.75
01.01.77	12.09	12.37	14.25
01.07.77	12.70	12.37	14.40
01.01.79	13.34	12.83	14.75
01.04.79	14.55	14.03	18.50
01.07.79	18.—	19.49	23.45
01.10.79	18.—	21.43	26.22
01.01.80	26.—	27.50	33.—
04.02.80	26.—	27.50	37.21
01.04.80	28.—	29.50	37.21
01.07.80	28.—	31.50	38.21
01.08.80	30.—	31.50	38.21
01.01.81	32.—	35.50	40.—
01.11.81	34.—	33.—	37.50
01.01.82	34.—	32.30	37.—
01.03.82	34.—	32.30	35.50

dollars, contre un excédent record de 109 milliards en 1980 et un confortable avantage d'encore 60 milliards en 1981). Et si les pays exportateurs ont soudain moins de pétrodollars à recycler, que feront donc les banques européennes (et suisses avant tout) habituées à placer cette masse de capitaux à court terme et à les faire rentrer dans les

D'autres bagnoles, d'autres trains!

L'absence des grandes régies, les CFF autant que les PTT, parmi les bénéficiaires des mesures proposées par Kurt Furgler au titre de la relance conjoncturelle n'a pas fini de faire des vagues.

On connaît les échéances techniques qui attendent les PTT: nul doute qu'un effort financier en leur faveur, et pour préparer l'avenir électronique immédiat, s'imposait. A-t-on en haut lieu estimé qu'un coup de pouce des pouvoirs publics dans ce secteur aurait pu indisposer les partisans d'une privatisation de certaines tâches des PTT? Toutes les hypothèses sont permises.

Le cas des CFF est encore plus inquiétant: les projets suffisamment avancés manquaient-ils vraiment? L'Association suisse des transports avait pourtant début janvier proposé un plan concret de rattrapage pour le matériel roulant — et si l'AST était «prête», que manquait-il à la direction des CFF? En tout état de cause, le débat sur l'évolution technique des chemins de fer (fédéraux) doit être ouvert d'urgence: Gil Stauffer s'en est chargé à plusieurs reprises dans ces colonnes; et tout dernièrement dans DP 658. Cidessous, un lecteur reprend la balle au bond. A vous de jouer.

Article de Gil Stauffer, «Le train et la voiture, machines-outils», DP 668.

Laissons pour pur effet journalistique l'affirmation péremptoire et définitive sur le nombre de lignes d'une «conception globale»! Je ne suis pas membre de l'Association suisse des transports (AST) et je suppose que cette organisation est capable de se défendre elle-même. Toutefois je n'ai jamais décelé de «hargne» ou de «rogne» dans les propos qu'elle tient. Où y a-t-il hargne, hargne contre la voiture, quand l'AST dit être favorable à une politique de transports «centrée sur l'homme et non sur la seule voiture»?

Mais poursuivons la lecture. Je n'ai pas d'objection à considérer l'automobile et le train comme des «machines-outils». Que fait d'autre l'homme, depuis plus de deux millions d'années, que de se doter d'outils, en principe pour se faciliter la vie? Je suis, par contre, éberlué par le tableau caricatural et tendancieux qui est fait de l'évolution des techniques.

«Il suffit, en effet, de comparer» écrit Gil Stauffer; encore ne faut-il pas faire de comparaisons abusives.

La navette spatiale est un instrument énormément coûteux, à la seule portée des plus grandes puissances industrialisées; son usage est réservé aux grandes institutions scientifiques et aux militaires, mais en aucun cas au public. L'application publique et généralisée des techniques spatiales pour le transport physique est sinon impossible (coût énergétique!) du moins largement utopique.

Comparaison encore plus abusive, celle faite avec l'évolution de la triode au circuit intégré. Il s'agit de composants élémentaires opposés à des objets industriels complexes (qui peuvent utiliser ces mêmes composants) voire à des systèmes technico-économiques comme le transport ferroviaire.

EN CINQUANTE ANS

Mais revenons sur l'évolution technique.

Pour l'automobile je ne contesterai pas le procès d'immobilisme. La date de 1920 est un peu forcée, c'était l'époque de la Ford T en quoi l'automobiliste d'aujourd'hui aurait du mal à retrouver sa chère bagnole. La voiture actuelle est à peu près stabilisée techniquement depuis 1928-1930 avec l'apport de la traction avant en 1934. Mais il serait bon de se demander pourquoi. Ce n'est, en tout cas, pas la faute de l'AST!

Quant au chemin de fer, il est proprement abusif de compter pour nuls les progrès enregistrés depuis cinquante ans: vitesse, confort, régularité, fiabilité, sécurité, automatisation, baisse du coût par

rapport au niveau de vie, autant d'éléments où l'évolution a été forte et constante. Je peux fournir quantités d'exemples appuyant cette affirmation, mais la simple observation objective en donne suffisamment.

Gil Stauffer cite quelques points précis, reprenons-les.

L'attelage automatique! L'industrie suisse en construit de très bons et les rames rouges qui circulent entre Genève et Zurich en sont équipées. Mais l'attelage automatique n'est pas une panacée et n'apporte pratiquement aucun progrès pour l'usager voyageur. Il a deux avantages:

— Supprimer la fonction ingrate et dangereuse de l'attaleur.

— Permettre l'accroissement des charges remorquées. Cette qualité intéresse essentiellement le transport des marchandises car elle permet d'augmenter le tonnage des trains (ce qui n'est pas nécessaire pour les trains de voyageurs). Mais augmenter le tonnage des trains de marchandises signifie augmenter leur longueur, donc celle des voies de garage et de triage. Pas si simple!

Mais il y a plus compliqué: l'interpénétration des circulations ferroviaires entre les différents réseaux impose l'adoption généralisée de l'attelage automatique pour l'ensemble de l'Europe. Opération considérable, initialement prévue pour le début des années huitante et qui a été repoussée, pour des raisons économiques, à la prochaine décennie. Le type d'attelage européen est arrêté depuis des années et tous les matériels neufs sont actuellement prévus pour le recevoir.

Les barres longues soudées! C'est une technique développée depuis les années cinquante mais dont la maîtrise a nécessité près de vingt ans (rappelons le grave accident de juillet 1964 où une voiture a été projetée hors d'un viaduc à la suite d'une défaillance de rails soudés, au nord de Dijon). De plus, on ne pose pas de la voie soudée quand on veut. On

profite des renouvellements périodiques des rails, qui se font environ tous les vingt ans sur les lignes chargées. On ne renouvelle pas une voie comme une couche d'usure sur une route!

Le TGV, «quarante ans de retard»! Voilà de quoi faire sourire ceux qui ont connu le chemin de fer en 1943 (sans parler des conséquences de la guerre). C'est d'abord oublier que les Japonais circulent à plus de 200 km/h depuis vingt ans. Mais d'autre part les essais français à 331 km/h de 1955 se sont fait au-delà des limites du matériel de l'époque. En 1943, le TGV était tout simplement impossible faute de maîtriser, voire de connaître les rails soudés, les thyristors, les isolants époxy, les circuits de voie à haute fréquence, les microprocesseurs, etc... Car le chemin de fer suit l'évolution des techniques «de base», mécanique, thermique, électrotechnique, électronique, informatique au moins autant que l'aéronautique. Le dernier progrès significatif de l'avion de transport est le turboréacteur. Actuellement se développe une nouvelle étape avec l'informatique embarquée et l'automatisation des commandes (et non plus l'assistance). L'accroissement de capacité avec les Jumbos n'est qu'une évolution quantitative, d'ailleurs encore très mal digérée par les aéroports, les services commerciaux et les finances des compagnies. De plus il ne faut pas oublier que la plupart des progrès faits en aéronautique profitent des expériences militaires, ce qui n'est pas le cas pour le chemin de fer.

Donc, s'il fallait des exemples à la démonstration de Gil Stauffer, il les a mal choisis!

VOITURE-OBJET, VOITURE-OUTIL...

Mais poursuivons sa démarche. Il en appelle à «d'autres bagnoles», «d'autres trains». Sans préciser, il nous rétorquera que ce n'est pas son boulot!

Ça veut dire quoi?

L'automobile aurait sûrement besoin d'un dépoussiérage technique pour améliorer sa solidité, sa fiabilité, sa sécurité, sa durée. Des petits progrès se font. Les grandes évolutions voire révolutions sont encore dans les cartons des constructeurs, à l'abri des indiscrets (voiture électrique par exemple).

Mais le problème prioritaire est-il technique? Ne faut-il pas commencer par remettre en question le mode d'emploi de l'auto et son caractère d'objet privé? Selon que l'on opte pour la voiture-objet, instrument d'évasion, apte à tous les services, ou pour la voiture-outil, d'usage collectif, destinée aux courts trajets et aux zones peu urbanisées, la technique ne sera pas la même.

Quant au chemin de fer, s'agit-il des multiples projets des années soixante, aérotrain, monorail à sustentation magnétique, métro continu, train sous vide, etc...? Aucun de ces projets n'a sérieusement débouché, la plupart ont été abandonnés pour impossibilité technique ou économique. Et ce malgré un préjugé nettement favorable (pour le «nouveau») voire de solides appuis politiques (comme pour l'aérotrain de Jean Bertin).

LES ATOUTS DU TGV

Le TGV est par contre une bonne réponse à la question de Gil Stauffer. Vu d'ensemble, c'est un saut en avant qualitatif avec la concurrence de l'avion sans appel sur 500 km. Mais ce saut est obtenu par l'extrapolation de techniques connues et sûres et l'utilisation judicieuse mais prudente des derniers développements. Il ne faut pas oublier qu'en chemin de fer la sécurité prime. De plus, avantage considérable par rapport à tous les systèmes futuristes, le TGV est «compatible» c'est-à-dire qu'il peut circuler sur les voies «anciennes» aussi bien que sur sa ligne propre dite «nouvelle».

C'est ce qui permet aux Suisses d'en profiter à

Genève et bientôt à Lausanne sans avoir déboursé un sou ni vu se créer d'infrastructure nouvelle.

Et il faudrait aussi parler du tramway moderne.

IL N'Y A PAS QUE LA TECHNIQUE

Face aux problèmes actuels de l'urbanisation, de l'énergie, de la pollution et compte tenu de ses besoins croissants de déplacement, la société dispose, entre autres, d'un outil, le chemin de fer, très généralisé et possédant une grande réserve de capacité et de progrès.

Bien sûr, cet outil, comme les autres, peut et doit être amélioré. Mais est-ce seulement un problème technique? L'une des critiques de fond que l'on peut faire aux sociétés ferroviaires c'est d'avoir fait la part trop belle aux ingénieurs et d'avoir manqué de dynamisme et d'imagination sur le plan commercial et dans la gestion.

Car il n'y a pas que la technique. Et le papier de Gil Stauffer souffre d'abord de focaliser sur la technique, l'outil, la machine-outil comme il dit. Or les transports constituent des systèmes complexes intégrés au système social, images de son niveau de développement et de son organisation.

L'explication de l'immobilisme technique de l'automobile passe nécessairement par l'analyse des conditions de production et du système capitaliste.

Il n'est pas indifférent de constater que le chemin de fer au XIX^e siècle, plutôt que de servir à rapprocher les hommes et d'aider à leur épanouissement, a été un outil important de la concentration capitaliste en Europe et de son expansion ailleurs.

La technique ne commande pas. L'important est ce qu'on en fait.

Michel Comte

Petite coupure et grand reportage

Qu'y a-t-il de commun entre «Libération», quotidien français réputé de gauche, modèle de presse critique, renouveau (francophone) passionnant du journalisme d'enquête, qu'y a-t-il de commun entre cette réussite-là et «24 Heures», «le grand quotidien suisse, fondé à Lausanne en 1762»? Rien, répondez-vous à juste titre. Eh bien si: depuis ce samedi 5 février, ces deux journaux ont un reportage de Pierre Haski en commun sur les camps d'exode au Ghana, après l'expulsion des étrangers du Nigeria. Tant qu'il y a de la lecture, il y a de l'espoir. Tout au plus aura-t-on noté quelques coupures dans la version «24 Heures», pas déterminantes, il faut l'avouer, dans cinq cas sur six, et pathétique pour le sixième coup de ciseau: la rédaction de «24 Heures» a en effet choisi de ne pas dire à ses lecteurs qu'à l'hôpital de campagne installé à Accra pour accueillir les réfugiés, on soigne non seulement des cas d'épuisement et de pneumonie, mais aussi... des maladies vénériennes, comme l'ajoute P. H. dans «Libé». Grands reportages sur le terrain, d'accord; mais dans les règles élémentaires de la pudeur et de la bienséance, que diable.

VILLE-CAMPAGNE

Le dernier sprint

Initiative ville-campagne contre la spéculation foncière: le dernier sprint est engagé pour une récolte des signatures dont l'issue inspirait, il y a quelques semaines, les plus vives inquiétudes. En fait, la situation est beaucoup moins catastrophique que certaines informations l'avaient laissé entendre: alors que le dernier délai reste fixé au 24 mai

(1983), ce ne sont «que» 30 000 signatures qui manquent encore pour toucher au but.

En Suisse allemande, l'OLMA à Saint-Gall a permis de relancer efficacement l'intérêt pour un texte qui, s'il aboutit, permettrait de poser efficacement, pour la première fois dans notre pays, les bases d'un assainissement du marché foncier. La Suisse romande, elle, est pour l'instant à la traîne; mais cela pourrait changer, à l'occasion des votations fédérales de la fin du mois de février et d'un coup de collier de dernière heure dont le principe avait été décidé lors du forum de Lausanne (octobre 1982) organisé à l'occasion de la 21^e Journée mondiale de l'alimentation.

Faut-il rappeler l'urgence de la lutte contre la spéculation foncière? Depuis 1955, un mètre carré du sol suisse est recouvert chaque seconde de béton ou de bitume, avec la hausse des prix de la terre et l'accaparement des terres cultivables par une minorité de puissants spéculateurs que cela suppose.

Adresse utile donc: les listes peuvent être obtenues à Genève (case postale 118, 1211 Genève 17) — permanence téléphonique pendant l'après-midi (en février): (022) 35 78 57.

EN BREF

Quel est la valeur horaire du travail de la ménagère si on suit le récent jugement du Tribunal fédéral? Trois journaux, trois chiffres différents, samedi 29 janvier: 15 francs («Tages Anzeiger»), 18,61 francs («Blick»), 19 francs («Bernener Zeitung»); les deux derniers quotidiens ont tenu compte de l'évolution des prix depuis l'époque du décès de l'épouse du retraité qui a recouru jusqu'à notre Cour suprême.

* * *

Mise en question de la paix du travail par le professeur Walter Wittmann (Disentis/Fribourg) dans «Finanz und Wirtschaft» (26.1). Il s'agirait d'une vache sacrée dont le coût deviendrait trop élevé, de l'avis de cet auteur remuant. A quand une alliance objective de tous les adversaires de la paix du travail?

RADIO-TÉLÉVISION

Des Chambres aux studios

Il appartient à la Confédération de légiférer sur la radio et la télévision, ainsi que sur d'autres formes de diffusion publique de productions et d'informations au moyen des techniques de télécommunication.

La radio et la télévision contribuent à la libre formation de l'opinion des auditeurs et téléspectateurs, à leur développement culturel et à leur divertissement. Elles tiennent compte des particularités du pays et des besoins cantonaux. Elles reflètent convenablement et objectivement la diversité des événements et des idées.

L'indépendance de la radio et de la télévision ainsi que l'autonomie dans la conception des programmes sont garanties dans les limites fixées au 2^e alinéa.

La Confédération crée une autorité indépendante de plainte.

Une fois de plus, le Conseil des Etats est resté fidèle à son image de marque: s'attelant, après les échecs de 1957 et de 1976, à la rédaction d'un nouvel article constitutionnel sur la radio et la télévision, il n'a été capable que de traduire en quatre paragraphes (ci-dessus, pour mémoire: cette version ne réapparaîtra plus jamais à la surface; le National va à son tour empoigner le sujet et il y a peu de chance pour qu'il soit aussi borné que les Etats), la méfiance d'une certaine classe politique à l'endroit des moyens de communication de masse, la réticence de la Chambre des cantons à l'endroit de l'exercice concret des libertés fondamentales et une jubilation malsaine de juristes au petit pied, jouissant à l'avance des disputes judiciaires sur le sens profond de mots comme l'objectivité ou l'autonomie. Jamais deux sans trois (échecs devant le peuple)? On en prend le chemin. Nul doute que, à terme, ces errements n'alourdissent encore le climat dans les studios. Faut-il comprendre que c'est précisément le but recherché par les sénateurs?