

Faire au moins le minimum consensuel

Sur ce problème de l'asile, difficile parce qu'il est le reflet des déséquilibres mondiaux, douloureux parce que chaque décision scelle des destins individuels, dans ce débat passionné, nous engageant tous, où s'opposent — mais qui en a le monopole? — le cœur et la raison d'Etat, il convient, prioritairement, de faire aboutir les accords minimaux.

Une solution d'ensemble pour les cas anciens est ce point consensuel.

SOS-Asile en fait l'objet d'une pétition. Le groupe libéral des Chambres demande par voie de motion que les cantons qui le désirent puissent appliquer une solution d'ensemble. Un large éventail politique souhaite donc que l'on sorte de l'immobilisme.

Certes, les propositions ne se recourent pas exactement. Pour les uns, les cas anciens sont les demandes déposées il y a deux ans; pour les autres, il y a quatre ans. Dans un cas, solution nationale, dans l'autre, solution fédéraliste. La diversité des propositions n'exclut pas pourtant la mise en commun des bonnes volontés sur un programme minimum.

Faut-il rappeler les raisons qui justi-

fient une solution d'ensemble pour les cas anciens?

Leur accumulation est due pour une bonne part aux carences de l'administration, aux effectifs insuffisants affectés à cette tâche. Toute solution d'ensemble dégagerait notre responsabilité, lourde, dans ces retards qui infligent aux requérants «le supplice de l'espoir»; les effets pratiques ne seraient pas négligeables: étude plus rapide des demandes récentes.

L'inégalité de traitement selon que l'on est ou n'est pas dans la bonne lucarne (à un jour près) ne serait pas insupportable. Elle ne serait pas à la défaveur de certains requérants, elle serait à la faveur des plus anciens. Elle octroyerait un plus, elle ne lèserait pas ceux qui ne l'obtiennent pas. L'asile est à la fois un droit et une grâce (au sens juridique). La solution d'ensemble privilégie la grâce pour une catégorie de requérants, sans plus.

Il faut enfin rappeler les circonstances qui ont fait que la solution d'ensemble a été écartée en 1985. La consultation des cantons fut rapide. Mme Kopp,

AG

(suite en page 2)

TV LOCALE

Expérience bernoise

(cfr) Les Bernois de la ville et leurs voisins viennent d'être dotés d'une télévision locale durant trois jours. L'expérience était organisée pendant le comptoir BEA et bénéficiait de la collaboration de la SSR. On peut donc considérer l'opération comme le premier essai de la quatrième chaîne, puisque le programme comprenait des productions du groupe Bernsehen et d'autres de la SSR, par exemple le bulletin de nouvelles de 19h.30 et la retransmission, samedi soir, du gala du concours Eurovision de la chanson. Le programme local était assez varié pour évoquer l'actualité politique, culturelle et sportive sans oublier

l'économie puisqu'elle avait contribué à financer l'expérience. Le «sponsoring» a remplacé la publicité ou les fonds publics. Les noms des financiers de l'opération étaient indiqués en fin d'émission et quelques patrons bernois ont été appelés à s'exprimer. En définitive, à part une certaine maladresse dans la présentation, l'expérience était intéressante. Elle était très différente des actualités diffusées autrefois par le Cinéac à Lausanne et peu comparable aux émissions locales zurichoises dont DP avait parlé (notamment dans le n° 810). L'exercice sera certainement suivi d'une analyse approfondie.

Pourquoi ça mousse

(jg) Un des grands mythes de la vie économique suisse est en train de disparaître. Le cartel de la bière était en effet un sujet idéal pour les cours d'économie en 1^{re} année d'université. Il était possible de le citer comme une démarche positive (voyez comme l'entente assure la vie des petites brasseries et soutient l'économie régionale) ou négative (assoupies sur le cartel, les brasseries ne se modernisent pas et maintiennent des prix trop élevés).

La dénonciation du cartel par Sibra, Feldschlösschen et Warteck ne s'explique pas seulement par la pénétration des marques étrangères, qui reste faible

(environ 10% du marché) ou par une subite conversion aux vertus du libéralisme, mais par un progrès technique et par l'évolution du goût des consommateurs.

Le poids du transport

L'industrie agro-alimentaire produit des pondéreux, surtout lorsqu'il s'agit de boissons. Ces liquides sont emballés dans du verre, qui est lui-même un produit lourd, difficile à transporter et à manier. Dans l'industrie du verre, le coût du transport du produit fini chez le client est un facteur décisif, au moins

pour le verre creux (bouteilles). Le problème est un peu différent pour le verre plat (vitre). C'est la raison pour laquelle, en Suisse comme à l'étranger, les verreries sont très dispersées, jamais de grande taille et desservent un marché essentiellement régional, dans un rayon de 100 à 150 kilomètres au maximum autour de l'usine.

Il en va de même pour un brasseur qui remplira des bouteilles avec de la bière, augmentant encore le poids total. Contrairement aux vins de qualité, produit de luxe vendu à un prix élevé et pouvant supporter un transport à longue distance en bouteilles, la bière est un produit bon marché, dont le prix ne doit pas être grevé par des coûts de transport trop importants. Au fond, le cartel était la simple traduction de cette donnée économique élémentaire: la zone d'influence d'une brasserie correspondait en grande partie au territoire à l'intérieur duquel elle pouvait livrer de la bière à un coût plus bas que la brasserie voisine. Or les 2/3 de la production de brasseurs étaient livrées en bouteilles et 1/3 en fûts aux restaurateurs.

Le bouleversement technique est venu il y a une dizaine d'années avec l'invention du verre perdu, autrement dit une bouteille beaucoup plus légère que le verre consigné traditionnel. S'il n'est pas consigné, c'est parce qu'il supporterait mal plusieurs passages dans les chaînes de lavage et d'embouteillage. Avec ce verre perdu, le problème du transport change considérablement. Il devient possible de transporter des produits alimentaires à beaucoup plus grande distance et de tenter sa chance sur le territoire du voisin. Or en 10 ans, la part de la bière vendue sous verre perdu est passée de 0 à 16%. Ce conditionnement est bien sûr en grande partie celui de la bière étrangère.

Faire au moins le minimum consensuel

(suite de l'édito)

sans s'engager plus avant, constata qu'ils n'approuvaient pas cette formule. En 1986, le Conseil national ne rejetait que de très peu (96 voix contre 82) une nouvelle proposition allant dans ce sens. Aujourd'hui, on observe que tous les cantons romands y sont favorables, de même que le Tessin. Plusieurs alémaniques s'y sont ralliés ou pourraient le faire. A l'évidence, la question n'a pas été définitivement tranchée en 85-86.

La proposition libérale devrait permettre de débloquent la situation. Pour appliquer une solution d'ensemble, les cantons qui le désirent obtiendraient les permis humanitaires nécessaires, qui seraient octroyés aux requérants résidant sur leur territoire. Les cantons ne courraient pas le risque de voir leur «générosité» créer un afflux, la solution ne s'appliquant qu'aux cas anciens, les candidats nouveaux sont, on le sait, attribués par la nouvelle loi proportionnellement à tous les cantons.

La solution d'ensemble, fédéraliste, aurait le mérite de faire entrer dans les faits une nouvelle approche du

problème des requérants. On passerait des résolutions verbales à une réalisation concrète. Nul doute aussi que l'exemple donné créerait une dynamique du cœur.

Est-il nécessaire pour cela de modifier la loi? L'attribution des permis humanitaires pourrait être admise de facto. Le Conseil fédéral pourrait appliquer aussi l'article 89 bis de la Constitution, qui, s'agissant d'une mesure exceptionnelle, permettrait d'éviter un référendum xénophobe. Une condition toutefois devrait être requise. C'est que, dans les cantons, les législatifs assument les décisions. Et que dans l'immédiat aussi ils exercent leur droit d'initiative fédéral sur cet objet.

Plusieurs le firent sur le sujet de l'avortement, réclamant une solution fédéraliste. Le blocage fut idéologique de la part des représentants catholiques et des tenants de l'unité du droit. Pour une solution humaine du problème de l'asile, il n'y aurait pas un tel obstacle.

Le fédéralisme aurait tout à gagner à être aussi celui de la générosité.

AG

Discours de façade

Ce n'est donc nullement un hasard si Sibra a beaucoup insisté sur l'interdiction par le cartel de la promotion des bières en emballage consigné et sur l'aspect néfaste pour l'environnement de l'utilisation du verre perdu. En l'occurrence, l'écologie a bon dos et permet de préserver des intérêts strictement économiques: en défendant le verre consigné, on maintient un type d'emballage

Quoi de neuf ?

(It) La Confédération des syndicats chrétiens a retiré, il y a deux semaines, l'initiative pour la protection des travailleurs contre les licenciements qu'elle avait déposée en octobre 1981 avec 118 600 signatures. Un score remarquable, puisque l'USS ne s'était pas associée à leur récolte.

Mais il aura fallu quatre ans pour que le projet de modification du Code des obligations, opposé par le Conseil fédéral en juin 1984 à cette initiative constitutionnelle, soit accepté par les Chambres, non sans avoir subi nombre d'atténuations.

trop lourd pour que le concurrent vienne sur votre territoire. Mais, en rompant le cartel, on se donne la possibilité de vendre partout les produits sous verre perdu. La taille de l'entreprise est ici décisive. Si l'on est gros, on aura des chaînes d'embouteillage plus importantes, l'économie d'échelle jouera pleinement et le coût par bouteille sera plus faible. Nous avons aussi mentionné l'évolution du goût du consommateur. Depuis trois ans la consommation de bière stagne. Le phénomène est ici un peu le même que pour l'industrie du tabac: l'alcool et la cigarette n'ont plus la cote. Le marché ne progresse plus, il n'est plus possible pour chaque brasseur d'augmenter tranquillement ses ventes chaque année sans empiéter sur le voisin. Pour survivre, il faut désormais augmenter sa part du marché au détriment du concurrent et là aussi les grandes brasseries sont en position favorable.

Lorsque Sibra affirme que les petites brasseries peuvent survivre en se spécialisant, on est dans le domaine de la déclaration d'intention qui n'engage à rien. Si le marché ne recommence pas à croître — rien ne laisse penser que les Suisses vont recommencer à boire de la bière — la concentration va s'accroître, peut-être plus par rachat des petits par les gros que par disparitions et faillites. La concentration dans la bière et la fin du cartel, nous ne sommes ni pour, ni contre. Mais pourquoi parler d'écologie et d'intérêt du consommateur là où il n'y a que de froids calculs économiques? ■

tions.

Les syndicats chrétiens demandaient qu'un congé injustifié puisse être annulé par le juge. Même justifié, ce congé devait également être annulé s'il avait des «conséquences particulièrement rigoureuses» pour le travailleur et sa famille.

Mais le Parlement a estimé qu'il n'est pas possible d'imposer la continuation d'une relation de travail contre la volonté d'une partie, même lorsqu'elle n'a pas de bon motif pour y mettre un terme. La sanction du congé abusif sera le paiement d'une indemnité, que le juge fixera en tenant compte de toutes les circonstances, mais qui ne pourra dépasser six mois de salaire. Encore faudra-t-il que le travailleur abusivement licencié (l'hypothèse inverse devrait être marginale) ait protesté par écrit avant l'expiration du délai de congé, et qu'il se soit ensuite adressé aux tribunaux de prud'hommes dans les 180 jours.

Mentionnons, parmi les motifs d'une résiliation abusive: l'exercice légitime d'un droit par celui qui en est victime, ou la volonté de celui qui donne le congé d'empêcher la naissance d'un droit (ancienneté); l'appartenance à un syndicat; ou encore les motifs discriminatoires tirés de la personnalité du licencié (âge, sexe, etc), à moins que ces motifs n'aient une importance spécifique dans la relation de travail ou dans l'entreprise (prises de position politiques d'un permanent syndical, par exemple). Sera également abusif le congé donné sans motif justifié à un travailleur élu à la commission d'entreprise ou dans une autre institution liée à l'entreprise (caisse de prévoyance).

Si, sur les principes, la loi nouvelle reste bien en deçà de l'initiative retirée, elle apporte plusieurs innovations qui auront sans doute pesé dans le choix des syndicats de chrétiens. Ainsi, en dérogation à un principe malheureux posé en 1971, le travailleur pourra bénéficier d'un délai de congé plus court que celui applicable à l'employeur dans le contexte de licenciements économiques. La maternité entraînera (enfin) une protection pendant toute la durée de la grossesse et les 16 semaines qui suivent l'accouche-

ment. Le contrat ne pourra plus déclarer compétent un tribunal sans rapport géographique avec le litige.

Certaines protections restent nettement insuffisantes, à commencer par celle du travailleur malade. Son licenciement est interdit pendant les 30 premiers jours de sa maladie. Cette protection, étendue à 90 jours dès la 2^e année de travail et à 180 jours dès la 5^e année, ne suffit pas, dans la plupart des cas, à permettre au salarié de bénéficier de toutes les prestations d'assurance auxquelles il a droit.

L'obligation de motiver le congé par écrit à la demande de la personne licenciée pourrait avoir un effet pervers, celui d'inciter les employeurs à exiger des demandeurs d'emploi la motivation de la perte de leur poste précédent, un document qui pourrait être nettement moins avantageux que le certificat de travail.

Enfin, une innovation pourrait entraîner des effets intéressants dans le domaine de l'emploi intérimaire. Sauf pendant le temps d'essai, qui ne saurait excéder trois mois, seule la convention collective pourra prévoir un délai de congé inférieur à un mois pendant la première année de service. La plupart des intérimaires ne sont pas syndiqués, et les deux conventions collectives en la matière (une suisse et une genevoise) ne lient qu'un nombre minime de salariés. La seule voie légale sera donc de privilégier les contrats de (brève) durée déterminée, au détriment des contrats de durée indéterminée à bref délai de congé. Une pratique qui présente l'avantage, pour le salarié, de savoir pour quelle date il devra chercher un nouvel emploi.

Une leçon politique doit-elle être tirée de ce feuilleton de sept ans? Même si le résultat final ne va pas, et de beaucoup, aussi loin que ne le souhaitaient ceux qui ont signé l'initiative, celle-ci s'est avérée un moyen de pression efficace pour obtenir une modification substantielle de la législation dans une matière où le pessimisme était de rigueur. On connaît le nombre très faible des initiatives constitutionnelles acceptées en votation populaire. En attendant l'initiative législative, qui pourrait faire son entrée au niveau fédéral lors d'une mini-révision totale de la Constitution, doit-on considérer que les seules bonnes initiatives sont celles qui ont pu être retirées? ■

Une (mini)réforme nécessaire

(pi) Les modifications constitutionnelles qui créeraient les bases d'une politique coordonnée des transports (PCT) dans notre pays, et qui seront soumises au vote populaire le 12 juin prochain, sont inspirées de la conception globale suisse des transports (CGST), fruit du travail d'une commission de plus de 60 experts nommée par le Conseil fédéral en 1972.

C'est en 1978 que la commission remet une liste de 40 recommandations à l'Exécutif, qui proposera, 4 ans plus tard, la création d'une base constitutionnelle. Depuis cette date, la CGST est devenue PCT.

Le texte soumis au vote prévoit notamment d'affecter une part, à définir dans la loi, des recettes fédérales provenant d'impôts et de droits de douanes au financement des transports publics (le premier projet du Conseil fédéral prévoyait une part fixée à 5%). Pour les routes, la Confédération assure la construction, la planification et l'entretien des réseaux d'importance nationale, tandis que le trafic régional est du res-

sort des cantons. Pour les transports publics, la Confédération établit les principes applicables à leur développement, les cantons étant chargés de la réalisation et du financement, avec une aide fédérale possible. Ce passage provoque l'ire des défenseurs du fédéralisme, mais a l'avantage d'assurer un développement plus homogène des transports publics dans toutes les régions du pays, y compris celles qui sont

habituellement en retard (comme, par exemple, les cantons romands...). On introduit également la notion de couverture des coûts, les usagers devant, en règle générale et à long terme, payer les frais qu'ils occasionnent, déduction faite des prestations de service public*. Cette disposition serait sans doute acceptée de tous si la notion de coût n'autorisait pas à tenir compte aussi (mais ce n'est pas obligatoire) des coûts indirects (ou coûts sociaux*). La Confédération peut aussi prendre des mesures propres à rendre obligatoire l'usage du rail pour le transport-marchandises à longue distance. Les routiers s'y opposent évidemment, appuyés par tout ce que le pays compte d'organisations patronales, qui crient en cœur à la mort de la liberté du commerce et de l'industrie, principe auquel la PCT prévoit expressément qu'il est possible de déroger. Enfin, la PCT inscrirait dans la constitution la possibilité de percevoir des taxes d'utilisation (taxe poids lourds ou vignette autoroutière, actuellement autorisées par une base légale provisoire) et permettrait de modifier temporairement l'affectation des ressources (entendez: la taxe et la surtaxe sur les carburants) pour atteindre ses objectifs. On touche

Petit lexique commenté des transports

COMPTE ROUTIER: la Confédération établit chaque année un compte des recettes et dépenses liées au trafic privé. Si l'on ne considère que les recettes et dépenses de la Confédération, ce compte est bénéficiaire. En tenant compte également des recettes et dépenses des cantons et des communes, il est déficitaire pour environ 600 millions par an.

CONTENEUR: caisse aux dimensions standardisée pouvant être transportée par avion, bateau, camion ou train. La Confédération encourage le trafic par conteneur, plus souple que le feroutage (un homme n'a pas besoin d'accompagner la marchandise). En principe, un camion assure le transport en début et en fin de course, le plus gros du trajet se faisant par train, avion ou bateau.

COÛTS SOCIAUX: le compte routier ne prend en compte que les frais directement imputables au trafic: construction et entretien des routes, frais de police, etc. Pourtant le trafic est responsable d'autres coûts, plus difficiles à comptabiliser: frais de lutte contre la pollution de l'air, dégradation des bâtiments, lutte contre le bruit, frais causés par les accidents, etc. Ce sont les coûts sociaux. Certains voudraient les voir figurer dans les dépenses du compte routier, ce qui aurait pour conséquence d'augmenter considérablement son déficit.

FERROUTAGE: système de transport à longue distance; les camions sont chargés sur des wagons spéciaux, et transportés par train. La Suisse ne possède qu'un axe de feroutage (Bâle-Chiasso). Malheureusement, les tunnels ne permettent le passage

que de la moitié environ des camions (ceux dont la hauteur ne dépasse pas 3,80 m, la norme européenne — et suisse — étant de 4 m).

PRESTATIONS DE SERVICE PUBLIC: les pouvoirs publics indemnisent certaines prestations déficitaires que les entreprises de transports sont tenues de fournir, en raison de leur caractère de service public (desserte de régions marginales, transports des pendulaires et des écoliers, abaissements tarifaires pour des motifs de protection de l'environnement, etc).

VOIE INDUSTRIELLE: pour éviter des transbordements coûteux et le recours à plusieurs modes de transport, il est nécessaire que les zones industrielles et les entreprises d'une certaine importance soient desservies par une voie de chemin de fer. Actuellement, une entreprise qui désire

un tel raccordement doit en principe le payer. Cette situation avantage la route, puisqu'un accès de ce type sera de toute façon nécessaire, et qu'il est le plus souvent mis à disposition par la collectivité ou fait partie des infrastructures de base d'une zone industrielle.

VOYAGEURS-KILOMÈTRES/TONNES-KILOMÈTRES: il s'agit d'unités de mesure permettant de comparer les prestations des différents modes de transports. On multiplie le nombre de tonnes (ou de voyageurs) par le nombre de kilomètres parcourus. Ainsi, en vous rendant à trois de Lausanne à Genève en voiture, vous parcourez $3 \times 60 = 180$ voyageurs-kilomètres, alors qu'en étant seul, vous n'en parcourrez que 60. Un train transportant 1000 tonnes sur le même trajet effectuera 60 000 tonnes-kilomètres.

là à un point sensible, les clubs automobiles considérant que l'argent des automobilistes doit être affecté à des tâches en rapport avec les routes, et à rien d'autre. Le TCS a accepté qu'on les utilise pour encourager le ferroutage* et le trafic par conteneurs*, mais il s'oppose à ce que l'argent de la route soit utilisé — même temporairement — pour financer les transports publics.

Accepter la réalité

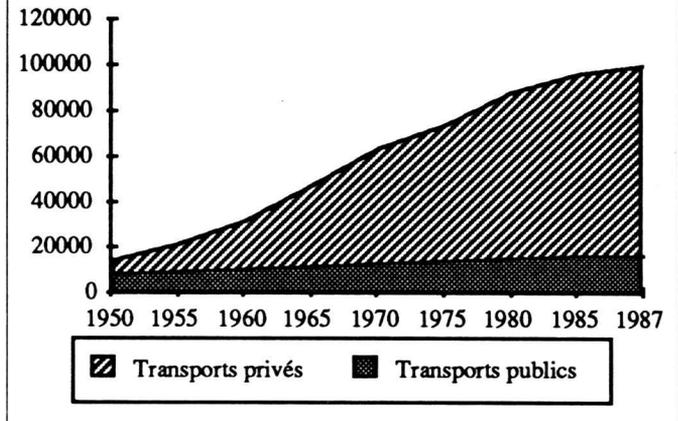
S'il est vrai que certains des principes de la PCT pourraient être appliqués avec les textes actuels, il n'en est pas moins urgent qu'une base constitutionnelle claire dise ce que l'on peut et ne peut pas faire. Car les différents modes de transports se sont jusqu'à maintenant développés indépendamment les uns des autres, au gré des humeurs politiques, sans que rien n'oblige à la coordination. Dans pareil domaine, si l'on veut que le développement des uns ne signifie pas l'anéantissement des autres, il est nécessaire d'avoir une vision globale, de penser en termes de complémentarité et de solidarité. Il est donc faux de continuer à séparer transports publics et privés, comme le font les défenseurs de la voiture, en refusant que l'argent de «leurs» taxes sur les carburants puisse être utilisé à d'autres fins que la construction de routes, un peu comme si les impôts sur l'alcool devaient être utilisés pour encourager la consommation de vin et de bière. Les clubs s'obstinent à ignorer que, par manque de surfaces disponibles, on ne peut plus augmenter la capacité du réseau routier. De ce simple fait, la liberté de rouler sur des routes qui ne soient pas (trop) encombrées se payera inmanquablement par le transfert d'une partie du trafic de la route au rail. Le seul problème étant de avoir à quel moment on considère que la coupe est pleine.

De la parole aux actes

Bien que peu ambitieuse, la PCT n'en suscite pas moins, on le voit, de nombreuses réactions négatives, certains de ses défenseurs d'avant les élections fédérales de l'automne dernier (UDC et

Radicaux) se transformant même en opposants aujourd'hui. Il est vrai qu'il y a eu entre temps la montée du Parti des automobilistes qui a mordu sur l'électorat de droite. Les partis concernés rivalisent donc de concessions pour qu'on cesse de les accuser de ne pas assez défendre la voiture. On attend la prise de position du PDC, dont on ne serait pas étonné qu'elle soit également négative, bien que le siège de ce parti abrite un Comité (fantôme) d'action suisse pour une PCT, survivance de l'époque récente où tous les partis gouvernementaux soutenaient cet objet, dûment inscrit dans leurs programmes respectifs. Les socialistes risquent bien d'être les seuls à se souvenir de leur engagement. En l'absence des partis, la campagne se fera par le biais des associations. L'organisme faïtier des patrons routiers suisses (l'ASTAG) — suivi par la Fédération routière suisse, l'ACS et le TCS (plus nuancé: une diminution du nombre des camions sur les routes ne serait pas pour lui déplaire) — prépare depuis plusieurs années la démolition de ce projet avec des moyens financiers importants. Du côté des partisans, derrière l'Association suisse des transports

Evolution du trafic-voyageurs (en millions de voyageurs-kilomètres*)



Ce graphique montre que l'augmentation de trafic constatée depuis les années 50 a profité presque exclusivement à la route. Cette situation n'est pas surprenante quand on sait que ce mode de transport a bénéficié pendant la même période d'investissements beaucoup plus importants que le rail.

Le constat est à peu de choses près semblable en ce qui concerne le trafic-marchandises.

(AST), on trouve notamment le WWF et diverses associations de protection de la nature, le syndicat des cheminots et la Fédération des syndicats chrétiens du personnel des transports.

La volte-face des partis bourgeois est d'autant plus désolante que la PCT n'oblige à rien, mais permet certains changements. Chaque application devra faire l'objet d'une décision législative du Parlement, donc soumise au référendum facultatif. Mais ce retournement montre à quel point il est difficile de traduire des principes dans les faits: tout le monde s'entend à merveille pour dire qu'il faut développer les transports publics, qu'il faut empêcher le nombre de camions sur nos routes d'augmenter, que nous devons offrir un axe ferré de transit pour les marchandises européennes et que les coûts sociaux doivent être pris en charge par ceux qui les provoquent. Mais que vienne une occasion de donner à la Confédération le moyen de transformer ces principes en réalités, et les appuis disparaissent aussitôt.

Ce n'est pourtant pas avec cette attitude irresponsable que la Suisse entrera dans l'Europe des transports de l'an 2000. ■

Cherchez la femme

Connaissez-vous le mensuel *La Salamandre*, consacré à la botanique, à la zoologie, etc — par Julien Perrot, d'Aubonne, 15 ans?! Ceci veut dire que le rédacteur unique de ce périodique vraiment fascinant a des chances de mourir quelque part vers l'an 2060, laissant derrière lui, comme Jean Piaget, une cinquantaine d'ouvrages, que rappellera une notice dans le Grand Larousse encyclopédique du XXI^e siècle... Car enfin Piaget commença lui aussi, si je ne me trompe, à peu près au même âge, par une étude sur les mollusques. *Je suis jeune, il est vrai, mais aux âmes bien nées! La valeur n'attend pas le nombre des années.* On s'abonne chez l'auteur.

Pour passer à un autre ordre de considérations, malheureusement moins réjouissant, je lis dans le rapport annuel publié par le Bureau international du Travail que les écarts entre les salaires masculins et féminins dans le monde demeurent considérables — dans le monde et plus particulièrement en Suisse. En moyenne, les femmes gagnent 32,6% de moins que les hommes (Allemagne: 27,1%; France: 25,9% —

et bien sûr Danemark: 15,1% et Suède: 9,6% — on ne dénoncera jamais assez les méfaits du socialisme). Mais ce que le rapport ne dit pas (et ne peut pas dire, pour la bonne raison que le phénomène est beaucoup plus larvé), c'est qu'à cette discrimination s'en ajoute une autre, qui fait que très souvent les postes les plus intéressants sont occupés en majeure partie par des hommes. C'est ainsi que dans l'enseignement, et en ce qui concerne le français au gymnase, branche

privé, nous étions une demi-douzaine de professeurs, et pas de femme... Au gymnase de la Cité, où je fus précédemment, on comptait une dizaine de maîtres de littérature et de langue française — dont une femme, d'ailleurs remarquable. Ainsi de suite — accordons toutefois que peu à peu, la situation tend à s'améliorer. Un autre phénomène qu'il vaudrait la peine d'étudier, c'est que durant les 30 années où j'ai officié au gymnase (les vingt-quatre dernières devant des classes mixtes), la presque totalité des gymnasiennes était absolument inconsciente du phénomène — et même celles d'entre elles qui se voulaient MLF. ■

RADIO LOCALE

L'intégrale du Conseil

(ag) Radio Acidule (FM 102.8) a décidé de retransmettre les délibérations du Conseil communal de Lausanne.

La première fut consacrée au débat sur le cautionnement des Jeux olympiques. Expérience intéressante. J'ai passé, il est vrai, douze ans sur ces bancs de l'Hôtel de Ville qui sont d'un bois particulièrement dur aux fesses quand s'étièrent les séances: facile donc de reconstituer à partir des voix ce décor familier. Les débats démocratiques connaissent plus de temps morts que de temps forts; mais la soirée peut ne pas être «une soirée perdue» si vous en profitez pour faire du classement, du repassage, du bricolage.

Le débat sur les Jeux olympiques était amputé. Les conclusions ne portaient que sur les aspects financiers. Les uns se référaient à leurs experts dont les titres devaient peser comme un argument d'autorité; les autres refaisaient les calculs, chiffres contre chiffres, querelle de chiff(r)onniers.

Ai retenu, dans les critiques utiles.

— Celles du Jorat Aguet. Lausanne va-t-elle fortement densifier la construction jusqu'au Chalet-à-Gobet, alors que l'espace aéré, depuis Marin, laisse pressentir l'approche du col et de la forêt?

— Les références à l'Expo 64 sur le coût inflationniste de la construction en période d'investissements accélérés.

— L'illusion de croire qu'après l'obtention des Jeux par Lausanne, il sera possible de surveiller l'application sur le terrain scrupuleusement.

L'argument «le monde entier nous observe» lèvera toutes les résistances. Même le Tribunal fédéral l'a fait entrer dans sa jurisprudence, en écartant le recours sur les déboisements à Crans-Montana, parce qu'ils étaient nécessaires pour les championnats du monde de ski.

Les Lausannois et les Vaudois aiment se sentir exister à travers des fêtes qui sont prétextes à surmonter la timidité native, qui stimulent les énergies, car il ne faut pas faire vergogne quand les autres nous regardent, qui sont uniques — oui, j'en étais — mais éphémères et ne bouleversent pas durablement la vie et les habitudes. Plutôt qu'une invite et un prétexte pour résoudre les problèmes durables, ceux d'urbanisme notamment, la fête est vécue comme une démonstration alibi.

Avec une application toute provinciale, les conseillers communaux et le syndicat parlaient des divers «scenari» possibles. A Lausanne, scénario doit s'écrire sans accent aigu sur le e: scenario, scenari(i); Martino, Martini; Jaggi, Jago (mais le Conseil communal ne jouait pas l'*Othello* de Shakespeare). C'était les Jeux et les Ris, sur FM 102.8. ■

DP AU SALON DU LIVRE

Liste de présences

Nous vous l'annoncions la semaine dernière, DP sera présent au Salon du livre, du 11 au 15 mai. Nous espérons votre visite, pour discuter, recevoir vos critiques ou propositions. Afin de vous permettre une visite «ciblée», nous vous communiquons les horaires de présence des personnes collaborant à DP.

Gabrielle Antille: vendredi 13 jusqu'à 16 h.

François Brutsch: samedi 14 dès 14 h.

Jean-Daniel Delley: mercredi 11 jusqu'à 14 h et vendredi 13 dès 18 h.

Ruth Dreyfuss: dimanche 15.

André Gavillet: jeudi 12. Vendredi 13 de 14 à 19 h.

Pierre Imhof: mercredi 11. Samedi 14 jusqu'à 16 h.

Yvette Jaggi: jeudi 12.

Ursula Nordmann: samedi 14 jusqu'à 16 h.

Victor Ruffly: mercredi 11 dès 14 h.

La démocratie sur les chapeaux de roue

(mad) Le Parti des automobilistes (PA) continue à faire parler de lui. Après son entrée fulgurante au parlement thurgovien, sa section bernoise vient de lancer une initiative cantonale visant à abaisser de 20% l'impôt sur les véhicules et à soumettre la fixation de cet impôt au referendum facultatif. L'émergence et les résultats électoraux récents du PA n'enchantent ni les partis traditionnels, ni les groupements écologiques. Mais personne ne s'en inquiète outre mesure. Le PA est généralement jugé éphémère, trop hétéroclite et trop axé sur un thème unique pour devenir un facteur politique durable. C'est probablement vrai. Sans doute disparaîtra-t-il avant l'objet qui lui tient lieu de programme politique.

Si, malgré cela, ce parti retient notre attention, ce n'est pas seulement en raison des excès de vitesse et de langage de son président et de sa conception étroite de la liberté d'opinion, mise en évidence par le boycottage des pneus Pirelli, dont la filiale suisse a commis le péché d'offrir un siège au sein de son conseil d'administration à l'ancien conseiller fédéral Egli, connu pour ses velléités écologiques. C'est plutôt parce que le PA illustre certains aspects de la vie politique et du fonctionnement des partis en

Suisse. Sous cet angle-là, la première question qu'on se pose est celle de son électorat. Qui vote PA? Les élections nationales de 1987, les élections cantonales de St-Gall et celles, toutes récentes, de Thurgovie permettent l'amorce d'une réponse. Parmi ses militants — et sans doute aussi parmi ses électeurs — on trouve un nombre particulièrement élevé de personnes exerçant des métiers en rapport avec la voiture. N'a-t-il pas été qualifié de parti des garagistes? Pour une part, son soutien vient donc précisément des milieux professionnels qui profitent plus que d'autres des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique due aux automobilistes. Ensuite, le PA compte dans son électorat de nombreux citoyens agacés par l'irruption massive de thèmes environnementaux dans leur vie quotidienne, et qui se sentent culpabilisés à tort. Nul doute que le PA attire aussi les irréductibles mécontents qui imputent tous leurs maux à l'Etat — la campagne pour le moins d'Etat les y invite — et qui, plutôt qu'à l'Action nationale, se rallient maintenant derrière un autre porte-drapeau. Le fait que ces deux mouvements politiques adhèrent, en partie, aux mêmes idées réactionnaires et pratiquent un style semblable favorise ce transfert des voix. De plus, le PA trouve incontestablement des appuis auprès d'ouvriers et d'employés subalternes pour qui la voiture est un signe de réussite sociale, un bien qui ne leur est accessible que depuis relativement peu de temps et auquel ils ne voudraient pas être les premiers à devoir renoncer. Enfin, il est probable que la politique-objet prati-

quée par ce mouvement mobilise des citoyens qui ont de la peine à s'orienter dans un débat politique portant sur des idées et des principes abstraits.

Double conduite

A qui profitent les succès du PA? Qui en fait les frais? La réponse à la seconde question est évidente: nous tous, si ce parti réussit à empêcher ou à retarder les mesures nécessaires en faveur de la protection de l'environnement. Partant du fait que les candidats du PA ont, en règle générale, gagné leur sièges au détriment de représentants des partis de droite, on pourrait être tenté de conclure que l'émergence de ce parti nuit surtout à la droite. Rien n'est moins sûr. En effet, ne peut-on pas penser aussi que le PA, dont plusieurs militants continuent d'ailleurs à être membres de partis politiques traditionnels, permet précisément à ceux-ci de se présenter comme «réalistes», «modérés» ou «raisonnables» et de jouer aux médiateurs? N'est-ce pas, pour ces partis, une manière d'éviter que leur image de marque ne se ternisse par les agissements de fanatiques dont l'appui politique dans les parlements leur est pratiquement assuré? Un peu à la manière des grandes banques qui créent des instituts spécialisés pour s'occuper du petit crédit, ou de l'industrie pharmaceutique qui a tendance à faire effectuer les expériences sur animaux par des entreprises formellement autonomes.

Virage à 90 degrés

Ce n'est évidemment pas la seule analyse possible. Une explication plus optimiste voit dans le PA surtout une réaction naturelle au renforcement du mouvement écologique en général et le signe d'un changement d'attitude dans les partis de droite. L'émergence plus modeste du PA dans les cantons romands signifierait alors que ce changement d'attitude n'y a pas encore eu lieu. D'autre part, vu les mots d'ordre du Parti radical et de l'UDC relatifs à la politique coordonnée des transports, on doit se demander si cette soudaine préoccupation pour l'environnement n'était en fait que provisoire. ■

DP Domaine Public

Rédacteur responsable:

Jean-Daniel Delley

Rédacteur: Pierre Imhof (pi)

Ont également collaboré à ce numéro:

Jean-Pierre Bossy

François Brutsch

André Gavillet (ag)

Jacques Guyaz (jg)

Yvette Jaggi (yj)

Luzius Mader (mad)

Luc Thévenoz (lt)

Charles-F. Pochon (cfp)

Point de vue: Jeanlouis Cornuz

Abonnement:

65 francs pour une année

Administration, rédaction:

Saint Pierre 1, case postale 2612

1002 Lausanne

Tél: 021 22 69 10 CCP: 10-15527-9

Composition et maquette:

Lilliane Berthoud, Pierre Imhof

Jean-Luc Seylaz

Impression:

Imprimerie des Arts et Métiers SA

Les Neutres débarquent

(y) Dès sa création en 1975, l'Agence européenne de l'espace (ESA) peut compter la Suisse parmi les membres qui participent à ses activités, héritées de l'ESRO/ELDO des années soixante. La semaine dernière, le Conseil fédéral décidait de renoncer à contribuer au programme du laboratoire spatial Columbus. Les questions d'argent ont joué un rôle, mais mineur. Pour une fois, l'objection se situe au niveau des principes: neutralité oblige, la Suisse ne peut s'engager plus avant dans un projet annexe à celui de la station orbitale projetée par la NASA. Et comme les industries suisses spécialisées — au nombre de deux principalement — ne devraient pas subir de trop méchantes conséquences, l'affaire a été plutôt vite réglée.

A sa création en 1975, l'ESA regroupe 11 pays: RFA, Belgique, Danemark, Espagne, France, Irlande, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède, Suisse; l'Autriche et la Norvège l'ont rejoint au début de l'an dernier, tandis que la Finlande obtenait un statut de membre associé. Au terme d'un accord spécial, le Canada collabore étroitement avec l'ESA, dont il cofinance divers programmes, en particulier les très coûteux ERS1 (satellite d'observation de la Terre) et Olympus (gros satellite de télécommunication). Une convention, entrée en vigueur en 1980, définit la mission de l'ESA: assurer et développer «à des fins exclusivement pacifiques» la coopération entre les pays membres, dans les domaines de la recherche et de la technologie spatiales, ainsi que des systèmes spatiaux d'application. Les conférences de Rome (janvier 1985) et de La Haye (novembre 1987) ont permis de fixer, avec l'approbation des ministres compétents (chef du Département des affaires étrangères pour la Suisse), un programme d'activités s'étendant au-delà de l'an 2000.

Les Européens minoritaires

Principaux projets en cours ou en phase préparatoire: le lanceur géant Ariane 5, avec son avion-navette Hermes «sur le dos», dès 1996; Ulysse, qui «survolera» les pôles solaires dans les années nonante; Hipparcos, une station scientifique; Eureka, une plate-forme spatiale

non habitée et récupérable (à ne pas confondre avec le programme technologique européen Eureka); enfin Olympus et Columbus déjà cités. La Suisse ne participe pas à ces deux derniers projets. S'agissant de Columbus, notre pays a contribué aux frais de préparation du programme à raison de 2% des coûts, ascendant à 180 millions de francs.

La responsabilité du renoncement à Columbus n'incombe pas seulement au Conseil fédéral. A fin septembre 1987, la Commission consultative fédérale pour les affaires spatiales, forte d'une vingtaine de membres représentant l'administration fédérale, la science et les industries intéressées, préavisait en faveur d'un renoncement complet, après avoir recommandé une participation sélective plusieurs mois auparavant. Le Conseil fédéral hésitait encore au début novembre 1987, juste avant la Conférence de La Haye, pour laisser finalement tout tomber la semaine dernière. Dans l'intervalle, une analyse approfondie avait mis en évidence la «modestie» des résultats des négociations menées avec les USA, qui de toute évidence ne considèrent pas l'agence européenne comme un partenaire vraiment égale; non seulement le laboratoire Columbus ne devrait constituer qu'un élément du mécano géant appelé Spacelab, mais les Européens ne pourront utiliser que 48% de sa capacité, les USA (48%) et le Canada (3%) se réservant la proportion symbolique de 51% — sans compter la totalité des autres installations, considérées par les spécialistes comme surdimensionnées, qui composeront la station spatiale internationale. Au reste, les USA se réservent d'utiliser les éléments américains à des fins militaires. Certes, cela ne figure pas dans l'accord passé entre les gouvernements intéressés par l'accord NASA-ESA, mais dans un échange de lettres, le gouvernement de Washington parle expressément de «buts de sécurité nationale».

Il n'en fallait pas davantage pour déclencher une interpellation du socialiste zurichois H. Braunschweig, cosignée par 45 conseillers nationaux, et pour provoquer le retrait de plusieurs pays européens: l'Irlande, l'Autriche, la Suède, et désormais la Suisse, ne parti-

ciperont pas — ou plus — au financement de Columbus, dont le coût total, développement et lancement compris, devrait ascender à 12 milliards de francs suisses. L'Allemagne fédérale (38%), l'Italie (25%) et la France (13,8%) assumeront donc l'essentiel de la contribution ESA, et leurs industries recevront une proportion égale des commandes.

Des commandes pour la Suisse

Quant aux industries suisses, soit principalement les sociétés Contraves (groupe Oerlikon-Bührle) et la Compagnie industrielle radioélectrique à Berne, elles bénéficieront des commandes concernant les projets auxquels la Suisse participe, dont Ariane 5/Hermes; le lanceur coûtera 10 milliards de francs (2% à la charge de la Suisse), et l'avion spatial 9 milliards de francs (1,5%), soit un volume de commandes espérées de 350 millions (prix de 1987-1988) d'ici la fin du siècle.

Aussi bien, les dépenses de la Confédération au titre de l'ESA augmentent de façon spectaculaire: de 29,5 millions en 1985 à 51,7 millions au budget de 1988, dont 16,7 millions de contribution obligatoire et 35 millions de participation aux projets facultatifs. La barre des 100 millions devrait être passée en 1992.

Membre de l'ESA dès sa création, participant fidèlement à la plupart de ses programmes, la Suisse renonce, pour sauver son âme de pays neutre, à s'associer au programme Columbus, même si l'une des cinq scientifiques (dont deux femmes), qui s'entraînent au premier vol de Spacelab/Columbus a fait ses classes à St-Gall. Si l'industrie pharmaceutique suisse veut une fois ou l'autre utiliser l'un des laboratoires spatiaux pour produire automatiquement et «sous vide naturel», elle pourra toujours s'adresser ailleurs.

Comme toute technologie de pointe, la recherche spatiale flirte volontiers avec le militaire. Les projets de l'ESA ont sans doute évité jusqu'ici cette liaison dangereuse, mais Columbus sonne comme un avertissement ainsi que le rappelle le Conseil fédéral dans sa réponse à Braunschweig et consorts: *le droit international public n'exclut pas a priori l'utilisation militaire de l'espace... sauf sur la Lune et sur d'autres corps célestes, selon un traité remontant à 1967, soit à des années-lumière de la guerre des étoiles.* ■