



DOMAINE PUBLIC

Analyses, commentaires et informations sur l'actualité suisse

Un point de vue de gauche, réformiste et indépendant

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

DP2013a

DANS CE NUMÉRO

Edition du
26 November 2013

«Domaine Public», la gauche et la science (Gérard Escher)

L'avenir depuis 50 ans avec DP - IV. Recherche scientifique

Mythe et réalité de l'indépendance nationale (Jean-Daniel Delley)

Joëlle Kuntz, «La Suisse ou le génie de la dépendance», éditions Zoé, 2013

La photographie aérienne à l'honneur aux Archives cantonales vaudoises (Pierre Jeanneret)

«Vaud vu du ciel, 1930-1960» à voir jusqu'au 31 décembre

Le labyrinthe de la politique suisse des transports (Michel Rey)

En matière de transports, il est difficile de savoir «qui paie quoi pour quel usage» et pourtant la facture ne cesse d'augmenter

Cartels: 13 élus pour un blocage (Albert Tille)

Ententes cartellaires et prix importés excessifs ont encore de beaux jours devant eux

«Domaine Public», la gauche et la science

L'avenir depuis 50 ans avec DP - IV. Recherche scientifique

Gérard Escher - 04 November 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/24619>

Le premier numéro de *Domaine Public* consacrait déjà un titre à la «*recherche scientifique*» en pédagogie. Cinquante ans donc que DP porte un soutien critique à la science, source de possibles, capable de débloquent des débats politiques, mais aussi une critique de ses dérives et de sa contribution à la croissance à tout prix. Petit échantillon de prises de position de DP – les dix premières années, environ 200 numéros, en gros jusqu'à la crise pétrolière de 1972 – toujours pertinentes.

[Pédagogie: bricolage ou recherche scientifique?](#), titre le n° 1 de DP. La recherche en pédagogie est une obsession des débuts. Dans le n° 18 (1964), [Pour une pédagogie expérimentale](#) avoue que c'est un «*cheval de bataille*» du périodique. Une enquête du [n° 42](#) (1965) place les «*investissements dans la recherche pédagogique*» au cinquième rang des préoccupations des lecteurs de DP; à leur décharge, la fiscalité des *holdings* figure en première place. L'acharnement de DP, avec la création des hautes écoles pédagogiques, a sans doute été couronné de succès. La science permet de dégelier l'immobilité – ici de l'école –, c'est le premier axe de DP.

A quoi sert la science?

La question apparaît au n° 50, dans l'article [Décervelons les computers](#). Aucune projection ne permet de résoudre les problèmes de notre société, y dit-on, car il ne s'agit pas de prolonger le présent (comme le font les «*computers*»), mais de le transformer. Dans son dynamisme, le capitalisme met l'avenir à son service et instrumentalise la science. Affirmons donc la primauté des valeurs sur le rationnel – c'est le deuxième axe de DP.

Mais «*l'invention technologique et scientifique est le fait révolutionnaire fondamental*», affirme le [n° 120](#) (1969). Elle change certes la vie, mais rend également possible une économie de la croissance continue. Se joue donc une partie serrée, dit DP. La liberté doit être gagnée contre l'organisation de la société industrielle, où priment croissance, technologie, profit; mais aussi, sur un autre front, contre le retour du magique et de la religiosité. Troisième axe: la science, alliée objective de la révolution quand elle fait reculer l'obscurantisme, mais alliée inconfortable quand elle cautionne profit et croissance.

A partir du moment où la science prend une place décisive dans la vie nationale, qui contrôle les savants? «*La réponse ne se trouve pas sous*

les pas d'un cheval» est-il dit joliment dans le [n° 91](#). L'Etat? Son rôle est d'imposer une limite aux exigences financières. Les savants eux-mêmes? En général, ils se ménagent réciproquement. Un vaste conseil représentatif de tous les milieux? C'est un faux parlement. Et l'édito du [n° 190](#) d'ajouter: l'industrie? «*Si l'industrie est partie (très prenante) de la politique de recherche et développement, elle ne saurait en décider seule les finalités*». Alors? «*On peut imaginer des confrontations restreintes et pas nécessairement bruyantes, entre chercheurs et patrons, industriels, politiciens, travailleurs et enseignants, non pour contrôler le travail fait, mais pour le questionner*» ([n° 91](#)). Quatrième axe: affirmer la primauté du politique sur la technocratie, mais laisser travailler les chercheurs dans la quiétude.

Réconcilier science et société

Deux articles intitulés *Haro sur la recherche fondamentale* dans les n°s [207](#) et [208](#) (décembre 1972) reflètent un tournant, l'abandon des heureuses années 60. Ce sont les premières coupures de budget en ces années de grande inflation, où l'on cherche à supprimer tout investissement

non directement productif; c'est la science critiquée par la génération Vietnam, consciente des applications militaires; c'est la critique radicale – par la gauche militante – d'une science responsable des malheurs de la civilisation industrielle: croissance démesurée et destruction de l'environnement.

Mais DP ne prend pas ce chemin et propose dans le même numéro la volonté plus

pratique «*d'une réconciliation avec la société et ses besoins*». Il s'agit de développer une «*véritable science qui nous permettrait de gérer des systèmes complexes interdépendants*». Orienter la science vers la recherche d'instruments conceptuels dont nous aurons besoin pour nous situer et agir demain; insérer par tous les moyens les scientifiques dans la société – pour mieux comprendre ces besoins –, tels paraissent à DP les deux

objectifs complémentaires d'une politique scientifique.

Quarante ans plus tard, voilà un programme qui reste d'actualité.

Cet article s'inscrit dans une série qui revient sur les évolutions et les enjeux pour l'avenir des grands dossiers de la Suisse depuis la création de DP en octobre 1963. Ils seront rassemblés dans un numéro spécial.

Mythe et réalité de l'indépendance nationale

Joëlle Kuntz, «La Suisse ou le génie de la dépendance», éditions Zoé, 2013

Jean-Daniel Delley - 03 November 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/24615>

Les tartarins helvétiques aiment à rouler les mécaniques en dénonçant les ingérences étrangères qui portent atteinte à notre souveraineté. Dans le même élan, ils fustigent la capitulation et la lâcheté des autorités, trop enclines à céder aux pressions extérieures. C'est oublier que l'histoire de la Suisse est tout entière marquée par la dépendance à l'égard de ses voisins, une dépendance qu'elle a su gérer avec habileté.

Cette thèse, Joëlle Kuntz la défend dans un petit ouvrage paru récemment, [*La Suisse ou le génie de la dépendance*](#) (Zoé). On retrouve les qualités de l'auteure, une écriture alerte et le recours constant aux faits pour appuyer

la démonstration.

L'indépendance nationale est un concept récent. En effet, dans le cadre du Saint-Empire, les Suisses bénéficient certes de droits et libertés, mais ils restent des sujets de l'empereur. Le traité de Westphalie (1648) ne reconnaît pas la souveraineté helvétique. Il faut attendre le Congrès de Vienne (1815) pour qu'elle soit formellement établie, non pas conquise mais octroyée par la Sainte-Alliance. De même que le Pacte fédéral de 1815 est garanti par les grandes puissances. Ce qui fait dire à l'auteure que cette indépendance «*est essentiellement un exercice de gestion de sa dépendance au gré des contingences et de*

l'architecture des pouvoirs dans le monde extérieur».

Voyez la politique d'asile. A peine née, la Suisse moderne est confrontée à une forte immigration, celle des insurgés vaincus lors des révolutions libérales en Europe. Les monarchies voisines n'apprécient pas. Si Berne résiste lorsqu'elles sont désunies, elle transige et plie lorsque la menace se fait plus précise. Aujourd'hui, les mouvements migratoires à l'échelle planétaire montrent bien les limites de l'indépendance, rapportée au territoire.

Voyez le secret bancaire. La naissance et le maintien durant plusieurs décennies de cette

astuce destinée à éluder les règles fiscales des autres pays n'ont tenu qu'à la tolérance de ces derniers. Après 1945, c'est le désaccord entre les Etats-Unis d'une part, la Grande-Bretagne et la France d'autre part, qui sauve le secret bancaire. Puis la guerre froide. Mais lorsque tombe le Mur, la Suisse, d'alliée qu'il fallait ménager, devient concurrente. Et les Etats lourdement endettés ne peuvent plus tolérer cette échappatoire. Fin de l'opacité organisée.

La multiplication des échanges

a imposé un réseau de plus en plus dense de règles qu'il n'est pas question d'ignorer sous peine de marginalisation. La Suisse, qui se refuse à adhérer à l'Union européenne pour préserver sa souveraineté, reprend de manière systématique le droit européen, de crainte d'être mise hors jeu. Dépendance encore.

La Suisse moderne, ensemble initialement fragile, a construit son histoire sur cette valeur, ce mythe d'indépendance. Or cette histoire est profondément marquée du sceau de la dépendance. Et le grand écart

entre mythe et réalité ne fait que croître.

Le jour où une majorité admettra que la dépendance peut être positivement connotée lorsqu'elle n'est pas à sens unique, que l'interdépendance postule l'échange, que la Suisse a toujours su tirer parti de cette dépendance pour ménager ses intérêts, s'imposera alors une évidence: ce siècle est celui de l'interdépendance, non pas subie, mais vécue comme une «*communauté volontaire de destin*».

La photographie aérienne à l'honneur aux Archives cantonales vaudoises

«Vaud vu du ciel, 1930-1960» à voir jusqu'au 31 décembre

Pierre Jeanneret - 02 November 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/24610>

Les photographies ne constituent qu'une part marginale (1,7%) des documents conservés par les Archives cantonales vaudoises (ACV). Elles proviennent surtout de personnes privées, de collectivités et d'entreprises. Les ACV ont voulu mettre en valeur leur intérêt, à travers une petite exposition consacrée à la photographie aérienne: [Vaud vu du ciel, 1930-1960](#).

Les quarante vues qui y figurent proviennent du fonds Photo Aéroport Lausanne, riche de plus de 3000 photos

aériennes couvrant l'ensemble du canton. Sous cette raison sociale, on trouve un homme, Alphonse Kammacher, un pilote d'avion qui a réalisé de 1930 à 1960 plusieurs milliers de clichés. Et cela au moyen d'un matériel déjà obsolète pour l'époque, un appareil Nedinsco à plaques de verre datant des années 1920, qui avait été utilisé par l'aviation militaire.

L'exposition présente un certain nombre d'objets: appareils photo, bobines de cinéma, un uniforme de pilote militaire des années 1945-1950, qui semble tout droit

sorti de la série BD *Buck Danny*, ce dernier combattant les «*Japs*» puis les «*Jaunes*» en Corée! Mais ce sont surtout les photos aériennes du canton qui nous intéresseront.

On peut les voir avec le regard des nostalgiques d'une ruralité qui a fortement diminué: ainsi cette vue de Dorigny, alors zone agricole, avant la construction de l'Unil. Ou avec celui, plus distancé et scientifique, du géographe qui observe les mutations dans l'occupation du territoire. Saisissante, la vue du viaduc sur l'Aubonne, alors isolé au

milieu des champs et espaces forestiers, lors du chantier de l'autoroute A1 (1960). Une construction qui avait inspiré ces lignes au popiste Fernand Petit, pourtant partisan très positiviste du «progrès»:
«Osera-t-on dire que c'est avec mélancolie que nous avons admiré, pour la dernière fois, ce vallon de l'Aubonne, entre Etoy et Allaman, ces prairies opulentes, ces vignes accrochées aux coteaux, cette douceur des contours, cette fantaisie des reliefs... Demain, la machine saccagera tout, elle s'imposera à la nature rebelle. Dans ce combat de géants, c'est la nature qui perd la partie. Les masses de béton remplaceront les cerisiers en fleurs, les piliers géants s'élèveront orgueilleusement

d'une rive à l'autre de l'Aubonne. C'en sera fini du charme bucolique de ce beau coin de terre.» (Voix Ouvrière, 24.04.1959).

Certains sites ont peu changé depuis les années 50, à l'image des façades des bâtiments et hôtels de Montreux... si ce n'est l'érection du hideux gratte-ciel se dressant comme un phallus, qui a gravement abîmé l'harmonie urbanistique de cette station touristique centenaire. D'autres paysages urbains, en revanche, ne sont plus guère reconnaissables, tel Malley avec son usine à gaz et ses abattoirs. La photographie aérienne peut prendre une dimension sociale, comme en témoigne la sortie des ouvriers

de l'usine Bobst en 1954.

Ne nous faisons pas d'illusions. Hormis les personnes qui fréquentent régulièrement les Archives cantonales vaudoises pour y mener leurs recherches, peu de visiteurs se déplaceront jusqu'à son bâtiment de Chavannes-près-Renens dans le seul but de voir quelques objets et quarante photos. On pourra donc conjuguer cette visite avec une charmante promenade dans les forêts, parées de leurs couleurs automnales, qui occupent le vallon de la Chamberonne.

Pour cela, il suffit de prendre le métro M1 jusqu'à l'arrêt Unil-Mouline. L'exposition se tient jusqu'au 31 décembre, aux heures d'ouverture des ACV.

Le labyrinthe de la politique suisse des transports

En matière de transports, il est difficile de savoir «qui paie quoi pour quel usage» et pourtant la facture ne cesse d'augmenter

Michel Rey - 01 November 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/24600>

A suivre les débats autour de la hausse de la vignette autoroutière, on prend conscience de la complexité du financement des transports publics et privés en Suisse. On observe aussi de surprenantes coalitions d'intérêts politiques et économiques. Les divisions traversent les partis tant au niveau national que cantonal.

Pour les défenseurs de la voiture, les usagers de la route paient suffisamment de taxes et

d'impôts dont une partie importante (70%) est détournée au profit du rail. L'augmentation de la vignette ne serait qu'un impôt déguisé. Mais on retrouve, parmi les opposants, des Verts qui refusent toute nouvelle construction routière.

Les partisans de la hausse mettent en avant l'intérêt pour les cantons de voir la Confédération prendre en charge une partie de leur

réseau routier. Et cette hausse est modeste si on la compare avec l'étranger. Par ailleurs, la dernière augmentation date de plusieurs années. Même le Centre patronal vaudois lui apporte son appui.

Les discussions autour de la vignette préfigurent les futurs débats qui vont occuper l'agenda politique et médiatique des prochaines années autour de la mobilité en Suisse. Cette mobilité explose.

Entre 2000 et 2011, la population suisse a augmenté de 10% et le produit intérieur brut de 21% (réels), alors que la circulation sur les routes nationales s'est intensifiée de 41% et de 54% sur le rail. Et selon les comptes des transports fédéraux, le coût total du trafic routier s'élève à 70,5 milliards de francs, celui du rail à 11,4 milliards par an.

La politique des transports présente beaucoup d'analogies avec celle de la santé. La demande de soins et de mobilité ne cesse d'augmenter avec des coûts d'investissement et de fonctionnement qui prennent l'ascenseur. Le pilotage politique est partagé entre la Confédération et les cantons, avec de nombreux *lobbies* qui n'ont d'autres soucis que de défendre leurs intérêts. Autant de caractéristiques qui rendent difficile la recherche de solutions négociées.

Et pourtant, il ne pourra pas en être autrement et le temps presse. A l'horizon 2030, on s'accorde à reconnaître que les infrastructures existantes de la route et du rail ne seront plus à même de répondre à la demande de mobilité qui aura explosé d'ici là. On évalue à plusieurs dizaines de milliards les investissements à réaliser pour adapter et développer ces infrastructures. Les chiffres sont vertigineux. Les prévisions du département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication ([Detec](#)) annoncent d'ici 2010-2030 des besoins financiers à couvrir par

la Confédération pour le réseau des routes nationales de 43 à 47 milliards pour la construction et de 21 milliards pour l'entretien. Pour le rail, ces chiffres sont respectivement de 34 à 42 et 52 milliards. A ces montants, il faut ajouter les engagements financiers des cantons et des communes.

Du côté du financement, de nouvelles recettes seront nécessaires, car celles issues des taxes sur les carburants seront insuffisantes; elles n'ont plus été adaptées au renchérissement depuis 1974 pour la surtaxe sur les huiles minérales et depuis 1993 pour l'impôt sur ces mêmes huiles. Et d'autres ressources devront être trouvées. Une augmentation progressive de 30 centimes par litre a été annoncée par la conseillère fédérale Doris Leuthard. Autant dire que le débat sera âpre entre les partisans de la route et du rail, même si chacun d'eux affirme que les deux modes de transport sont complémentaires et non pas concurrents.

Le débat est d'autant plus difficile que le système de financement des transports de la Suisse est complexe, car il s'est mis en place progressivement au fil de plusieurs décisions politiques. Le site de l'Office fédéral du développement territorial fournit un [tableau complet des flux financiers](#) de la Confédération en faveur de la route et du rail pour 2012. La provenance et l'affectation des ressources y sont détaillées.

Mais pour sortir de ce labyrinthe de flux, il faut être un spécialiste des transports.

Le système devrait se simplifier au niveau fédéral avec la mise en place des deux fonds Faif et Forta. Le fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (Faif) a été approuvé le 21 juin par les Chambres fédérales. Il sera alimenté par les usagers (poids lourds), les consommateurs (TVA) et les contribuables (impôt fédéral direct). Le fonds pour les routes nationales et les trafics d'agglomération (Forta) sera mis en consultation dans les prochains mois. Son alimentation passe par de nouvelles recettes à trouver. Dans les deux cas, le peuple tranchera, en 2014 pour le Faif et d'ici 2 à 3 ans pour le Forta.

Les débats vont se focaliser sur «*qui paie quoi*», autrement dit sur la vérité des coûts dans les transports. Selon Avenir Suisse, la couverture des coûts serait de 90% pour le trafic routier, coûts externes compris (accidents, embouteillages, émissions). Elle serait de 41% pour le rail, ce qui signifie que le prix du billet couvre à peine la moitié du coût occasionné par l'utilisateur. C'est l'Etat, c'est-à-dire le contribuable qui paie l'autre moitié.

Les experts sont assez unanimes pour affirmer qu'une extension et une amélioration de l'offre de transports entraînent une augmentation de la mobilité. Un peu à l'image d'une augmentation de l'offre de santé qui est à l'origine d'un

accroissement de ses coûts. Aussi les utilisateurs des transports doivent-ils être davantage impliqués dans leur financement et les prix échelonnés selon les horaires et les trajets; et les décisions d'investissements prises sur la base d'analyses coûts-bénéfices et non pas selon le principe de l'arrosoir pour satisfaire tous les élus cantonaux.

Cartels: 13 élus pour un blocage

Ententes cartellaires et prix importés excessifs ont encore de beaux jours devant eux

Albert Tille - 30 octobre 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/24592>

Pour répondre à la vague de protestations contre «*l'îlot de cherté*», le Conseil fédéral proposait il y a deux ans une modification de la loi sur les cartels ([DP 1932](#)). Il s'agissait de combattre les ententes verticales responsables des prix importés abusifs.

Le projet, renforcé, a passé le cap du Conseil des Etats. Mais la commission de l'économie du Conseil national parvient à bloquer la mécanique. Ce printemps, ladite commission, indécise ([DP 1995](#)), ajournait ses travaux pour recueillir l'avis des milieux intéressés. Renseignements pris, les commissaires ont conclu cet automne, à 13 voix contre 9 et 3 abstentions, qu'il est urgent d'attendre. L'examen du projet reprendra le printemps prochain.

On croyait à un large consensus politique pour combattre la vie chère. Mais les *lobbies* sont à l'œuvre. Dès la procédure de consultation, on savait que, d'une manière surprenante, la centrale syndicale USS ralliait l'Usam pour s'opposer au projet.

L'opposition de l'Usam aux interventions de l'Etat est traditionnelle. On aurait néanmoins pu penser qu'elle ferait exception pour la lutte contre les prix importés excessifs. Les détaillants, qui sont parmi ses membres, souffrent de l'importance grandissante des achats faits à l'étranger par les consommateurs résidant dans notre pays. Pour tenter de venir en aide aux commerçants, l'Usam a donc mené la campagne «*Achetez en*

Suisse» ([DP 1939](#)), en faisant appel au civisme des consommateurs suisses.

Les restaurateurs sont eux aussi membres de l'Usam. Par l'intermédiaire de leur association Gastrosuisse, ils se sont prononcés fermement en faveur de la révision de la loi sur les cartels. Gros acheteurs de produits étrangers trop chers, ils sont contraints de majorer le prix des repas et perdent de la clientèle. Mais eux non plus n'ont pas fait fléchir l'Usam, prisonnière de son idéologie anti-étatiste.

De son côté, l'USS arguait notamment qu'une interdiction des ententes verticales du producteur au détaillant allait favoriser les groupes intégrés comme Coop et Migros. En commission, le syndicaliste de

service, le socialiste bernois Corrado Parradini, a opposé les salariés aux consommateurs. Faire baisser les prix, c'est faire pression sur les salaires. Interrogé par la NZZ (12.10), le surveillant des prix relève que les prix surfaits à l'importation payés par les consommateurs suisses profitent d'abord aux fabricants étrangers. L'USS défendrait donc les salariés étrangers au détriment des consommateurs suisses, qui sont eux-mêmes le plus souvent des salariés!

Dans sa version actuelle, la loi

entend combattre les abus des cartels sans les interdire. Outre la volonté de combattre «*l'îlot de cherté*», la révision de la loi entend introduire l'interdiction pure et simple d'une série d'ententes. La Suisse s'alignerait simplement sur toutes les législations étrangères. C'est pourquoi les lobbies économiques se mobilisent si massivement. En commission, les adversaires de cette importante réforme ont affirmé qu'elle interdirait la création de consortiums, ces ententes entre divers entrepreneurs pour réaliser de

grands projets. C'est une fausse crainte affirme le surveillant des prix.

L'interdiction des ententes, en vigueur partout à l'étranger, ne s'applique jamais aux accords conclus en vue de partager les tâches sur un chantier.

On attend avec curiosité les arguments supplémentaires que les opposants tireront de leur chapeau pour tenter de justifier, au printemps prochain, un nouvel ajournement des délibérations de la commission de l'économie du Conseil national.

Ce magazine est publié par [Domaine Public](#), Lausanne (Suisse). Il est aussi disponible en édition eBook pour Kindle (ou autres liseuses) et applications pour tablette, 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

«Domaine Public», la gauche et la science

<http://www.domainepublic.info/book/i/3991/3>

<http://www.domainepublic.info/book/i/3936/4>

<http://www.domainepublic.info/book/i/4153/4>

<http://www.domainepublic.info/book/i/4114/2>

<http://www.domainepublic.info/book/i/4267/2>

<http://www.domainepublic.info/book/i/3811/2>

<http://www.domainepublic.info/book/i/4125/>

<http://www.domainepublic.info/book/i/3811/2>

<http://www.domainepublic.info/book/i/4142/4>

<http://www.domainepublic.info/book/i/4097/4>

Mythe et réalité de l'indépendance nationale

<http://www.editionszoe.ch/livre/la-suisse-ou-le-genie-de-la-dependance>

La photographie aérienne à l'honneur aux Archives cantonales vaudoises

<http://www.patrimoine.vd.ch/archives-cantoniales/expositions/en-cours-vaud-vu-du-ciel/>

Le labyrinthe de la politique suisse des transports

<http://www.uvek.admin.ch/themen/03527/index.html?lang=fr>

<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00252/index.html?lang=fr>

<http://www.domainepublic.ch/articles/23817>

Cartels: 13 élus pour un blocage

<http://www.domainepublic.ch/articles/19000>

<http://www.domainepublic.ch/articles/23416>

<http://www.domainepublic.ch/articles/19472>