

DP

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

DP2040

DANS CE NUMÉRO

Edition du
02 juin 2014

La politique migratoire de l'UDC n'est qu'un triste vaudeville (Jean-Daniel Delley)

Qui ne veut pas vraiment mettre en œuvre l'initiative contre l'immigration de masse?

Emploi des seniors et crainte de l'immigration (Jean-Pierre Ghelfi)

Les emplois des salariés de plus de 50 ans sont les plus menacés. Le 9 février, ils ont majoritairement soutenu l'initiative de l'UDC

Trains larges, réformes ferroviaires étroites (Yvette Jaggi)

La farce des trains français trop larges met en évidence les risques de la désintégration des sociétés ferroviaires nationales

Une jeunesse jaciste (1937-1945) (Catherine Dubuis)

Jérôme Meizoz, «Temps mort», Une jeunesse jaciste, 1937-1945, Préface d'Annie Ernaux, 2014, 96 pages

Correction (Webmestre)

La politique migratoire de l'UDC n'est qu'un triste vaudeville

Qui ne veut pas vraiment mettre en œuvre l'initiative contre l'immigration de masse?

Jean-Daniel Delley - 28 mai 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25869>

Après son acceptation par le peuple, une initiative doit être concrétisée dans un texte d'application. Il s'agit notamment de préciser certains termes et de mettre en place des procédures de manière à ce que le nouvel article constitutionnel soit opérationnel, applicable par les administrations concernées.

C'est l'affaire du Conseil fédéral et du Parlement. Sauf semble-t-il lorsque l'initiative émane de l'UDC. Ce parti prétend en effet détenir à lui seul le sens de la volonté populaire. En quelque sorte, il se prend pour le peuple.

Au soir du 9 février dernier, la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a [confirmé](#) que la décision populaire serait mise en œuvre sans restriction. Elle a précisé le calendrier: d'ici fin juin, le Conseil fédéral décidera d'un premier projet de concrétisation préparé par un groupe d'experts, et à la fin de l'année un projet de loi sera mis en consultation.

Le gouvernement est donc décidé à faire vite, quand bien même l'initiative lui laisse un délai de trois ans. Malgré cette détermination et ce rythme soutenu, l'UDC est mécontente: elle n'a pas été invitée à participer au groupe d'experts qui réunit cantons, communes, partenaires sociaux et administrations fédérales, à

savoir les acteurs de terrain directement concernés par la mise en œuvre de l'initiative.

Lors des derniers [entretiens de Watteville](#), les partis gouvernementaux et le Conseil fédéral ont réitéré leur volonté de concrétiser l'initiative de manière rigoureuse. L'UDC devrait être satisfaite.

Détrompez-vous.

En présentant son propre [concept](#) de mise en œuvre de l'initiative, elle dénonce le «*refus manifeste du Conseil fédéral*» d'appliquer ce texte. L'UDC accuse le gouvernement de ne pas négocier avec Bruxelles un aménagement de la libre circulation de manière à provoquer un refus de la part de l'Union européenne. Et de préparer ainsi la voie à une nouvelle votation qui mettrait en jeu les accords bilatéraux eux-mêmes. Un «*procédé sournois*», commente l'UDC.

On notera les contorsions et les contradictions de nos souverainistes ([DP 2032](#)).

Traduire de manière rigoureuse et sans délai l'initiative devient un refus manifeste de l'appliquer. Au cours de la campagne précédant la votation du 9 février, l'UDC a prétendu que l'introduction de contingents ne mettrait pas en péril la libre circulation. Après sa victoire, elle a assumé une éventuelle résiliation des accords

bilatéraux. Et maintenant, elle qui ne jure que par le peuple, craint une nouvelle votation qui pourrait annuler le contingentement.

Dans le texte de son initiative, l'UDC s'est bien gardée de fixer un plafond. Subtilement, pour ne pas se mettre à dos les organisations patronales, elle ne fait référence qu'aux «*intérêts économiques globaux de la Suisse*». Au cours de la campagne, elle a articulé le chiffre de 40'000 autorisations. En présentant son concept, elle a réduit ce nombre à 10'000, celui que le Conseil fédéral imaginait en 2000 au moment du vote sur la libre circulation. Et dans son concept, elle prévoit que le gouvernement fixe le contingent en fonction des demandes des cantons et en tenant compte de la situation sur le marché du travail. Pire encore, elle ouvre toute grandes les vannes de l'immigration saisonnière (pas d'autorisation nécessaire) et ne soumet pas au contingentement le renouvellement annuel des permis B. Un laxisme catégoriel qui devrait plaire à une partie de sa base électorale, l'agriculture et l'hôtellerie-restauration.

Une fois encore l'UDC manifeste son mépris des institutions. Quoi que décide le Conseil fédéral, il y a trahison de la volonté populaire. Une

volonté que ce parti n'hésite pas à capturer et à interpréter à sa guise... et à craindre lorsqu'elle pourrait le

contrarier. Cette irresponsabilité, cette navigation à vue, ces constants

retournements, cette absence de fiabilité n'en font définitivement plus un parti de gouvernement.

Emploi des seniors et crainte de l'immigration

Les emplois des salariés de plus de 50 ans sont les plus menacés. Le 9 février, ils ont majoritairement soutenu l'initiative de l'UDC

Jean-Pierre Ghelfi - 30 mai 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25880>

L'analyse Vox relative au vote du 9 février sur l'initiative «*contre l'immigration de masse*» permet d'apprendre que 62% des personnes du groupe d'âge de 50 à 59 ans ont soutenu ce texte. Les proportions étaient de 44% de oui pour le groupe d'âge entre 40 et 49 ans et de 48% pour celui entre 60 et 69 ans.

Rudolf Strahm, ancien parlementaire socialiste et ancien surveillant des prix, se pose dans le *Tages-Anzeiger* la question de savoir pourquoi un tel saut pour cette tranche d'âge qui, à elle seule, a pesé d'un poids suffisant pour que l'initiative obtienne la petite majorité que l'on sait (1'463'954 oui, 1'444'428 non, majorité de 19'526). Son interprétation est que les salariés entre 50 et 59 ans sont tout particulièrement menacés par l'accord sur la libre circulation des personnes que la Suisse a conclu avec l'Union européenne.

Rudolf Strahm note au passage qu'il a eu toutes les peines du monde à obtenir les résultats

détaillés de l'analyse Vox. Bien qu'elle soit financée avec des fonds publics, sous l'égide de la Chancellerie fédérale, les instituts universitaires de sciences politiques disposent, durant une année, d'une exclusivité d'examen et d'interprétation.

Les éléments mis en évidence à cette occasion ont donné lieu depuis lors à plusieurs articles et commentaires dans le même journal, en particulier à un entretien avec Ruedi Winkler qui a dirigé le service de l'emploi de la ville de Zurich de 1992 à 2001.

Une heure par semaine

En résumé, il en ressort deux points fort intéressants.

D'une part, sous l'effet de la concurrence et de la pression sur les coûts, les entreprises passent par des réorganisations très fréquentes qui sont ressenties d'autant plus difficilement par le personnel que celui-ci devient plus âgé. Ces personnes sont certes souvent compétentes et

très au fait du travail à accomplir - ce que les employeurs reconnaissent généralement volontiers - mais elles supportent mal ces changements incessants ressentis comme déstabilisants.

D'autre part, compte tenu du niveau assez élevé des salaires en Suisse, la libre circulation ouvre aux employeurs l'accès à un marché du travail européen considérablement élargi qui leur permet d'engager des personnes bien formées, plus jeunes, plus malléables, qui acceptent sans difficulté les changements auxquels elles doivent se soumettre.

Pourtant, à première vue, les chiffres de chômage ne confirment pas que les 50 ans et plus sont particulièrement menacés. Leur taux reste inférieur à celui des classes d'âge plus jeunes. Mais les chiffres du chômage fournissent une image incomplète. Le Seco se réfère à la définition de l'Organisation internationale du travail, selon laquelle une personne qui travaille contre rémunération

une heure par semaine n'est pas comptée comme «*au chômage*». Ces références statistiques ne saisissent évidemment pas la précarisation d'existence qu'affronte une partie des salariés de cette tranche d'âge.

Ainsi, les responsables des offices sociaux des villes de Berne et Zurich, par exemple, ont observé que le nombre de bénéficiaires de prestations publiques âgés de plus de 50 ans a augmenté plus rapidement ces dernières années que celui des classes d'âge inférieures.

Un calcul de bon sens

Le contexte général est encore détérioré par le climat créé depuis des années par les

propos de représentants des milieux économiques et politiques bourgeois qui ne cessent de demander un report à 67 ans, voire à 70 ans de l'âge de la retraite normale, alors même que beaucoup d'entreprises deviennent de plus en plus réticentes à engager ou à conserver à temps plein des personnes «âgées» (50-55 ans et plus) qui non seulement coûtent plus cher, disent-elles, mais sont aussi moins malléables – nonobstant toutes les qualités qu'elles leur reconnaissent par ailleurs. Les actes ne suivent pas les paroles.

Le raisonnement fait par quelques dizaines de milliers de salariés de cette tranche d'âge que leur situation pourrait, sinon s'améliorer, du moins cesser de (trop) se

dégrader si les entreprises ne pouvaient plus si facilement recruter sur le marché du travail européen, n'est donc pas dépourvu de bon sens, même si le calcul comporte des inconvénients potentiels pour l'ensemble du pays. A qui la faute?

Le même problème se reposera à l'avenir si les entreprises n'accordent pas leurs actes avec leurs paroles. A plus long terme dans les rapports entre la Suisse et l'Union européenne. A plus court terme lorsque sera soumise au vote populaire l'initiative d'Ecopop «[Halte à la surpopulation - Oui à la préservation durable des ressources naturelles](#)», dont l'acceptation aurait des effets ravageurs.

Trains larges, réformes ferroviaires étroites

La farce des trains français trop larges met en évidence les risques de la désintégration des sociétés ferroviaires nationales

Yvette Jaggi - 01 juin 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25885>

Drôle dans la forme et sérieux quant au fond, *Le Canard enchaîné* doit à la qualité de ses sources de présenter une information fiable sur les affaires les plus incroyables et les errements les moins vraisemblables.

Aussi bien quand l'hebdomadaire satirique [dénonce](#) la commande de près de 2'000 rames de trains

express régionaux (TER) trop larges pour «*1'200 quais dans les brumes*», il déclenche des tempêtes de rires et de rage. Dans le tintamarre, le fait que le nombre des rames dont la livraison s'achèvera en 2016 dépasse à peine les 400 n'est même plus audible. «*Voici la SNCF projetée dans un environnement médiatique inconnu pour elle: le ridicule*», observe [Libération](#).

Frédéric Cuvillier, secrétaire d'Etat aux transports, parle d'une «*situation rocambolesque et comiquement dramatique*» dont il avoue n'avoir eu vent qu'une quinzaine de jours à l'avance. Ségolène Royal, ministre de l'écologie, trouve «*consternant*» que des «*décisions aussi décalées, aussi éloignées du terrain puissent être prises par des gens qui*

devraient sortir de leur bureau».

Les présidents de la SNCF, société d'exploitation chargée des commandes de matériel roulant, et de Réseau ferré de France (RFF), propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, gares et quais compris, tentent de calmer le jeu. Le problème des trains TER plus confortables pour les voyageurs, mais trop larges pour des quais construits bien avant l'adoption des nouvelles normes européennes était en réalité connu depuis au moins deux ans. La preuve: 300 quais ont déjà été rabotés et leur nombre aura doublé d'ici la fin de cette année. Non, les 50 millions d'euros nécessaires aux travaux de mise en conformité ne seront pas mis à la charge des collectivités territoriales. Et cela même si le montant évoqué devait être finalement dépassé - ce que prévoient les connaisseurs.

La séparation funeste

Il y a un point cependant sur lequel tout le monde s'accorde, du gouvernement actuel aux syndicats de cheminots: la procédure en vigueur pour l'achat de matériel - et pour d'autres opérations - a perdu de sa fiabilité depuis 1997, année de la funeste coupure en deux de la SNCF. Cette société conservait l'exploitation des trains, mais cédait le réseau à RFF, qui recevait du coup en héritage l'écrasante dette liée

aux travaux d'infrastructures dont le montant atteint actuellement près de 34 milliards d'euros et progresse de trois milliards par an.

Faite en application du droit européen et au nom de l'efficacité et de la spécialisation compétitive, la séparation de 1997 n'a pas seulement provoqué la désintégration d'une entreprise et la mise en cause d'une cohérence de principe. Elle a aussi entraîné la multiplication des dysfonctionnements dont le retard dans l'adaptation des quais n'est déjà plus la dernière en date. En effet, plus de 300 trains régionaux à traction hybride continuent de rouler au diesel polluant et bruyant, au lieu de se brancher sur la caténaire, soi-disant faute de signalisation *ad hoc* alors que la défaillance se situe ailleurs. Elle réside dans la coordination négligée et dans l'insensibilité aux différences de coûts énergétiques et écologiques.

Le 15 juin prochain, l'Assemblée nationale discutera d'une réforme du système ferroviaire dont la gestation aura pris près de trois ans. Pas question de réunifier ce que 1997 avait séparé: la philosophie européenne s'y oppose. En revanche, elle s'accommoderait d'un regroupement de la SNCF et de RFF en trois Epic (Etablissement public industriel et commercial):

SNCF Mobilité, chargé de l'exploitation, SNCF Réseau, chargé de l'entretien, l'un et l'autre coiffés par un Epic de tête, responsable de la stratégie et du pilotage de l'ensemble dont il devrait assurer la bonne gouvernance et la cohésion interne.

L'avenir dira s'il s'agit d'un vœu pieux ou d'un objectif réalisable. Et si les cheminots qui sont descendus dans la rue pour revendiquer «une autre réforme ferroviaire» ont pu infléchir le projet gouvernemental.

La chance de la Suisse

Pratiquement unique en son genre en Europe, la Suisse tient au principe d'une entreprise ferroviaire nationale intégrée, à laquelle nous devons par exemple l'horaire cadencé et le tarif unique appliqués avec une généralité et une constance inconnues à l'étranger. Le Conseil fédéral vient de réaffirmer qu'il n'est «*pas question pour lui de séparer l'infrastructure et l'exploitation dans le contexte de concurrence actuel*».

Mais le statut de l'organe d'attribution des sillons, actuellement financé par les CFF et par trois autres sociétés liées aux transports publics, deviendra un établissement fédéral indépendant, ce qui devrait garantir un accès non discriminatoire au réseau. La doctrine est sauve, l'entreprise intégrée nommée CFF aussi.

Une jeunesse jaciste (1937-1945)

Jérôme Meizoz, «Temps mort», Une jeunesse jaciste, 1937-1945, Préface d'Annie Ernaux, 2014, 96 pages

Catherine Dubuis - 29 mai 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25873>

«Une société d'obéissance, arc-boutée contre le modernisme, hantée par la peur du sexe et qui exerce un contrôle sur les femmes, leur corps, leurs gestes, allant jusqu'à leur déconseiller "la gymnastique" et "l'usage des bains".»

Cet «idéal traditionnel féminin de soumission» est fort bien illustré dans le dernier livre de Jérôme Meizoz, *Temps mort*, paru tout récemment aux Éditions d'en bas, avec une préface d'Annie Ernaux.

Les Jeunesses agricoles catholiques (Jac) se créent en France en 1929, sur le modèle de la Joc (Jeunesse ouvrière catholique), et essaient bientôt en Europe, en particulier sous la forme de sections féminines (JACF). Dès 1935, il existe ainsi une section JACF «Christ-Roi» à Vernayaz, dont la tante de l'auteur sera présidente dès 1940. Elle a tout juste 20 ans.

Paradoxalement, l'organisation ressemble à s'y méprendre à celle des Jeunesses communistes, «quelque chose mêlant la discipline militaire, le scoutisme et la bureaucratie ecclésiastique», alors même que depuis 1917, on le sait, le spectre du communisme hante l'Europe, et particulièrement la Suisse! Dans les années 80 encore, le tribun Le Pen, invité

par le Renouveau rhodanien, mouvement intégriste catholique, à prononcer une conférence à l'aula du collège de Sion, pleine à craquer, n'hésite pas à lancer à son auditoire, qu'il sait acquis d'avance: «*La classe politique se comporte devant la menace communiste comme une femme qui, devant un satyre, enlève sa jupe d'avance pour qu'elle ne soit pas déchirée.*» (*Le Nouvelliste*, 28 novembre 1984). On appréciera la délicatesse et l'aimable misogynie du propos!

Les documents cités par Meizoz sont éclairants sur la discipline morale et religieuse qu'observent les jeunes jacistes, dont l'âge varie de 15 à 30 ans: «*Privation de friandises, de beurre, de confiture, de café. Ne pas danser. Ne pas lire de romans, se priver de cinéma. Dire sa prière à genoux matin et soir.*» Comme le souligne l'auteur, on retiendra le caractère drolatique de ces privations en pleine guerre!

Quelles sont les armes du mouvement pour recruter de nouvelles âmes? Diffusion de bulletins et de questionnaires, organisation de camps, rencontres, chants, prières en commun. L'intensité des échanges se trouve avivée par

l'enfermement dû à la guerre. Car après la fin du conflit, le mouvement va perdre rapidement de sa force et mourir de sa belle mort, tandis que les églises se vident et que les femmes acquièrent de nouveaux droits.

La lecture de ce petit livre m'en a rappelé une autre: celle du *Journal intime* de Marie de Riedmatten (1882-1896), publié en deux volumes par André Donnet dans la *Bibliotheca Vallesiana*. Entre la vie religieuse et sociale de cette jeune Sédunoise de la fin du 19e siècle, vouée au célibat et à la prière, mais restée dans le siècle, et nos jacistes de la moitié du 20e, sur près de 50 ans, les choses ont peu bougé, avant la grande accélération dont j'ai parlé plus haut.

Reste notre archiviste amateur, que l'auteur appelle «*le vieux gamin*» et qui lui ressemble comme un frère. Mû par l'angoisse de voir un monde évanoui à jamais s'il ne sauve pas des bribes du passé, mais d'un passé qui ne lui inspire aucune nostalgie, si ce n'est celle de sa propre jeunesse, après avoir ressuscité ces quelques fantômes tremblants, il referme la malle aux souvenirs et la «*donne à l'oubli*», comme l'héroïne de Marguerite Duras dans *Hiroshima mon amour*.

Correction

Webmestre - 26 mai 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25863>

Dans l'article [Credit Suisse: selon que vous serez puissant ou misérable...](#) (DP 2039), le

montant total de l'amende infligée à la banque est de 2,815 mia CHF, et non 2'815

comme écrit à la suite d'une malencontreuse erreur d'édition.

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

La politique migratoire de l'UDC n'est qu'un triste vaudeville

<http://www.rts.ch/info/suisse/5597762-desavoue-dans-les-urnes-le-conseil-federal-veut-agir-vite-sur-l-immigration.html>
<http://www.admin.ch/aktuell/00089/?lang=fr&msg-id=52985>
<http://www.udc.ch/actualites/communiques-de-presse/concept-d-application-de-l-initiative-populaire-contre-la-migration-de-masse/>
<http://www.domainepublic.ch/articles/25530>

Emploi des seniors et crainte de l'immigration

<http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Stilles-Drama-in-den-VoxDaten/story/30216773>
<http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Stilles-Drama-in-den-VoxDaten/story/30216773>
<http://www.admin.ch/ch/f/pore/vi/vis406t.html>

Trains larges, réformes ferroviaires étroites

<http://lecanardenchaine.fr/?p=508>
http://ecrans.liberation.fr/ecrans/2014/05/25/scandale-du-rail-le-trop-rigolo-ennemi-du-rigolo_1026432
http://www.lemonde.fr/economie/article/2014/05/22/ter-trop-larges-la-sncf-et-reseau-ferre-de-france-minime-sent-la-portee-de-l-affaire_4423484_3234.html
<http://www.humanite.fr/22-000-cheminots-dans-les-rues-de-paris-pour-une-autre-reforme-ferroviaire-533630>
<https://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=53160>

Une jeunesse jaciste (1937-1945)

<http://enbas.net/index.php?id=jerome-meizoz-temps-mort-une-jeunesse-jaciste>

Correction

<http://www.domainepublic.ch/articles/25843>