

Pages de gauche

Mensuel d'opinions socialistes

ÉDITORIAL

La gauche plurielle fait peur

Les fortes progressions des Verts lors des récentes élections en Suisse romande et dans d'autres cantons et villes, de même que l'avènement de nouvelles majorités «rouge-verte» dans certains cantons (Genève et Berne au Conseil d'Etat et Neuchâtel), constitue un événement majeur qui ouvre le jeu de la politique suisse. Car, d'un autre côté, la droite traditionnelle (PRD et PDC) ne cesse de perdre des plumes. De même, l'UDC conservatrice connaît également un essoufflement ces derniers temps. Cette nouvelle donne politique permet d'envisager de manière crédible des progressions «rouge-verte» dans d'autres cantons, ainsi qu'au niveau fédéral.

Dans ce contexte politique, les récentes prises de position de certains représentants des Verts en faveur d'un rapprochement avec les partis de droite, sont plutôt troublantes, en particulier dans les cantons de Genève et Vaud. C'est comme si ceux-ci redoutaient d'assumer des responsabilités politiques avec leurs alliés traditionnels et préféraient jouer leur carte individuelle et se profiler électoralement, en s'alliant de manière ponctuelle avec les partis de droite. Alors que ces derniers cumulent depuis une éternité toutes les positions de pouvoir, sans avoir jamais envisagé de le partager avec les Verts.

Il va de soi que des compromis sur certains sujets avec la droite sont le lot quotidien de la vie politique. Cependant, cela ne saurait constituer une base suffisante pour une alliance politique durable. D'autre part, le jeu ambigu de certains médias et leurs «appels du pied» explicites aux Verts pour qu'ils réaffirment leur indépendance en remettant en cause leur alliance avec les partis de la gauche traditionnelle est particulièrement détestable. Espérons que ces «sirènes médiatiques» ne serviront pas de boussole politique à certains Verts et que la gauche plurielle puisse encore célébrer de nouvelles majorités progressistes.

Réd.

PHOTO CYRIL MIZRAHI



DOSSIER

Mobilité et transports publics

Bouger, se déplacer, découvrir de nouveaux lieux, maîtriser son espace: voilà une forme de liberté essentielle de nos sociétés. Pourtant à y regarder de plus près, les mêmes inégalités sociales qui décident de la distribution de la richesse et des ressources, décident également de la mobilité différente des un-e-s et des autres. Voilà un premier enjeu auquel s'intéresse le dossier de ce numéro: comment faire en sorte que chacun-e puisse profiter de cette liberté de déplacement? Autrement dit, il s'agit de considérer la mobilité comme un service public.

Mais à cet enjeu social s'est greffé un enjeu écologique. Outre son caractère profondément inégalitaire, le règne omniprésent de la voiture contribue à l'embouteillage permanent des villes et des routes, à la pollution de l'atmosphère, à la dégradation générale du cadre de vie. La dépendance malade au pétrole constitue aussi une menace à moyen terme. Et c'est dans les villes et leurs banlieues que se joue l'essentiel de la question. Notre dossier s'intéressera donc également aux débats sur les transports publics, leur gratuité, l'instauration d'un péage urbain, etc.

La gauche doit se montrer audacieuse sur ce dossier majeur touchant aux inégalités sociales, à l'environnement, au cadre de vie... Elle ne doit pas avoir peur de décréter la fin du tout-bagnole et du tout-pollution. Car des solutions existent, sociales et écologiques.

Point fort

Des statistiques pour mesurer la pauvreté

Page 4

International

Les coûts écologiques de la téléphonie mobile.

Page 11

Cantons

Tolérance zéro: les prisons débordent.

Page 13

> Suite du dossier en pages 5 à 10

Développement durable

La génération de mes parents m'a parfois étonné. Parfois mis de mauvais humeur. D'abord, la barbe pleine de mites, les cheveux gras et le teint blafard, l'haleine de tabac roulé, les pantalons évasés et des «cool» pour seule information à donner. Ensuite, la moustache léchée a remplacé la barbe... et d'autres défauts sont arrivés: la raie de côté, le teint Uvéisé, l'haleine de... cigare de qualité et les ordres à donner.

Le parcours de «Dédé» (il signe même D.D!), parmi eux, en est un exemple assez significatif.

Comme ses copains, il naît après ces années de conflit qui constipent les indices de fécondité pour mieux les faire exploser ensuite. Arrivent alors sur le marché hippie des jeunes de 20-25 ans, dont les prérogatives deviennent de plus en plus politiques. Dédé commence alors, comme les autres, à faire dans la gauche tantôt rouge-noire, tantôt verte-rouge. Pour ce faire la jeunesse, et après quelques mois d'hésitations il part à Rome pour rejoindre un club de penseurs plutôt bien casés et (déjà) dans certains conseils d'administration (Fiat par exemple). Avec quelques autres copains (un Japonais prénommé Kyoto notamment), il répétera sans cesse, et à raison, qu'en continuant comme cela, les quelques matières premières qui nous restent iront mourir en enfer.

À partir de là, Dédé parcourra le monde pour sauver le capitalisme destructeur de lui-même et de son environnement. C'est à partir de 1987 qu'il autorise l'emploi de son petit nom, et c'est à partir de ce moment que sa devise devient explicite.

Un peu plus tard, il organisera des conférences au Brésil (en 92) ou en Afrique du Sud (il y a quatre ans). Dédé commence à troquer

définitivement ses baskets contre des chaussures cirées. En fait, à partir de la conférence de Johannesburg, notre ami se rend compte qu'il peut vendre ses bons conseils à des entreprises, pour leur donner une bonne conscience sociale et écologique. À partir de là, ceux qui connaissent Dédé auront de la peine à le reconnaître.

Dédé, depuis quelques temps, ne sait plus trop dans quel camp se placer. Il a un peu de peine à oublier ses années de grand succès médiatique, mais il pense de plus en plus que «le capitalisme aussi, aujourd'hui, se doit d'être écologique». Il prend alors le problème dans le mauvais sens. Comme ses contemporains, il n'ose plus tellement revendiquer son passé gauchodécontracté. Il se dit proche de l'«économie sociale et solidaire», mais en fait, sous ses airs de post-soixante-huitard bien refoulé, il se prend souvent à protéger le capitalisme de certains reproches que l'on pourrait lui adresser: destruction des ressources naturelles, inégalités sociales. Dédé est devenu depuis le meilleur ami de beaucoup d'entrepreneurs, qui voient en lui l'incarnation du programme politique tantôt à gauche, tantôt à droite, tantôt au milieu, mais toujours vide de sens, consensuel, pragmatique.

Dédé est bien loin du bon temps de ses voyages à Rome, où il n'avait pas encore été corrompu. Il est bien loin d'être l'homme qui soutenait une vraie écologie de gauche.

Un peu comme il faut se méfier des hypocrisies de faux vieux amis après des années de silence, un peu comme il faut prendre garde aux amitiés entretenues grâce aux souvenirs, il faut se méfier de Dédé-passe-partout et de ses fréquentations non assumées.

Mathias Schaer

Pages de gauche

Mensuel d'opinions socialistes

Abonnement annuel: Fr. 49.-
Abonnement de soutien: Fr. 130.-
Abonnement réduit (AVS, AI, étudiant-e-s, chômeuse-eur-s): Fr. 29.-

Contact par courrier ou à
info@pagesdegauche.ch
www.pagesdegauche.ch

Rédaction et secrétariat:
Case postale 7126, 1002 Lausanne
info@pagesdegauche.ch

Rédaction:
Maurizio Colella (MC), Romain Felli (RF),
André Mach (AM), Cyril Mizrahi (CM),
Philippe Mivelaz (PhMi), Salima Moyard (SM),
Rebecca Ruiz (RR), Mathias Schaer (MS),
Jean Tschopp (JT), Christian Vullioud (CV),
Julien Wicki (JW).

Comité:
Olivier Barraud, Valérie Boillat, Michel
Cambrosio, Dan Gallin, Lyonel Kaufmann,
Pierre-Yves Maillard, Jean-Marie Meillard,
Stéphane Montangero, Chantal Peyer, Eric
Peytremann, Florian Ruf, Géraldine Savary,
Alberto Velasco.

Comité de parrainage:
Franco Cavalli, Valérie Garbani, Stéphane
Rossini.

Collaboration permanente:
Anouk Henry, Grégoire Junod, Kevin
Luximon, Alexandre Mariéthoz, Philipp
Müller, Yves Steiner.

Webmaster:
Kevin Luximon.

Maquette:
Marc Dubois, MDVR, Lausanne.

Mise en page:
Christian Vullioud, Le Brassus.

Impression:
Imprimerie du Journal de Sainte-Croix.

SOMMAIRE

- 1 La gauche plurielle fait peur
- 2 Développement durable
- 3 Les pauvres sont difficiles à compter: et pourquoi?
- 4 Comment combattre l'érosion syndicale?
- 5 à 10 Dossier:
Mobilité et transports publics
- 11 La surconsommation des téléphones portables: quels impacts?
- 12 Un forum sans voix?
- 13 Prisons suisses: tolérance zéro...
- 14 Parcours d'un historien engagé
- 15 Page de droite – Humour
- 16 La dernière – Agenda



Les pauvres sont difficiles à compter: et pourquoi?

L'Office fédéral de la statistique (OFS) publiait récemment les premières statistiques de l'aide sociale. Une étape importante pour mieux connaître la pauvreté dans notre pays.

220'000 personnes ont bénéficié en 2004 d'une aide sociale, ce qui correspond à un taux d'aide sociale de 3%. Les chiffres de l'OFS font apparaître de fortes différences entre les centres urbains (5%) et les communes rurales (1,6%). La statistique confirme ce que d'autres études avaient déjà relevé: les jeunes de 0 à 17 ans sont surreprésentés parmi les bénéficiaires de l'aide sociale (31,6%, alors que leur part dans la population est de 20,5%). Ces jeunes appartiennent majoritairement à des familles monoparentales (56% des enfants soutenus) et, pour un cinquième d'entre eux, à des familles de trois enfants ou plus. Les jeunes adultes de 18 à 25 ans, avec un taux de bénéficiaires de 3,9%, sont également surreprésentés. A noter que 63% des jeunes adultes n'ont pas de formation professionnelle achevée. L'état civil exerce une grande influence sur le risque de devoir recourir à l'aide sociale: les personnes divorcées y ont plus fréquemment recours que les personnes mariées ou célibataires. Quant aux étrangers, ils représentent 43,7% des personnes soutenues, tandis que leur part dans la population n'est que de 20,5%.

La publication de l'OFS est un événement, ne serait-ce que parce qu'il a fallu de longues années pour réunir et harmoniser tant bien que mal les données nécessaires à son élaboration. Qu'on en juge: Berne, Grisons, Soleure, Thurgovie et Zürich ont livré des données basées sur un échantillon de leurs communes. Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Fribourg, Genève, Vaud et Valais n'ont pas pu livrer de renseignements sur l'état-civil des bénéficiaires. Les résultats d'Argovie, Fribourg et Soleure n'ont pas été pris en compte pour calculer la durée des aides, etc... Cette situation reflète logiquement le caractère

hétérogène de l'organisation de l'aide sociale de notre pays qui est exclusivement l'affaire des cantons et des communes. En Romandie, les législations cantonales définissent un cadre d'application strict et centralisent le financement du système, soit par le biais du budget cantonal, soit par un système péréquatif entre les communes. En Suisse alémanique, le cadre légal donne une plus grande latitude d'organisations aux communes et leur fait supporter directement une grande partie des coûts.

UN SYSTÈME DÉCENTRALISÉ

Sur le plan national, cette hétérogénéité du système a deux conséquences. Premièrement, il explique la difficulté rencontrée par les pouvoirs publics à présenter une image cohérente et fiable de la situation; il est également très loin de garantir l'égalité de traitement entre les bénéficiaires au plan national. Le fonctionnement des multiples administrations chargées de servir les prestations d'aide sociale est en effet très disparate dans leurs méthodes de travail. Chaque législation cantonale définit à chaque fois un cercle différent de bénéficiaires et propose des barèmes particuliers. Enfin, les moyens accordés à ces administrations pour accomplir leurs tâches sont également très divers. Deuxièmement, l'absence de système centralisé est une invitation formidable pour les grandes assurances fédérales à réduire leurs charges sans avoir à se préoccuper des conséquences. Il est de plus en plus difficile d'obtenir une rente de l'assurance-invalidité et les délais nécessaires aux offices pour traiter les demandes sont toujours aussi longs. Les conditions pour prétendre à des indemnités de l'assurance-chômage sont également de plus en plus sévères au fil des différentes réformes légales, en particulier pour les primo-deman-

deurs d'emploi qui sortent de formation et pour les chômeurs de longue durée. L'absence totale de responsabilités pour la Confédération dans le domaine de l'aide sociale agit encore comme un frein puissant à la mise en place sur le plan national d'un système d'allocations familiales offrant une couverture raisonnable des coûts à la charge des familles.

LES REPORTS DE CHARGE

La croissance du nombre d'assistés et des coûts qu'ils représentent est donc alimentée depuis plusieurs années par des décisions prises dans d'autres domaines de la sécurité sociale helvétique. Le déséquilibre politique entre les autorités chargées d'administrer l'assurance-chômage et l'assurance invalidité d'une part, et celles qui sont responsables de l'aide sociale d'autre part, rend également très difficile la coopération entre les administrations concernées. La «collaboration interinstitutionnelle», leitmotiv des hauts responsables fédéraux et cantonaux en charge de la sécurité sociale, toujours présentée comme la solution permettant de renforcer l'efficacité et la coordination entre les différents régimes, est un échec

depuis dix ans, tant les rapports de force entre les différents partenaires sont inégaux. L'inscription d'un véritable droit à l'aide sociale dans la Constitution fédérale et une responsabilité claire de la Confédération dans ce domaine seraient source d'égalité de traitement au niveau national et d'efficacité accrue entre les acteurs essentiels de notre sécurité sociale. Ce projet est aujourd'hui une nécessité pour la gauche helvétique. Il serait en mesure d'enrayer fortement les processus de diminutions de prestations en cours dans certaines de nos grandes assurances sociales, ce qui est une cause directe de la paupérisation d'une partie de la population. Il permettrait aussi d'avoir une meilleure connaissance de la pauvreté et de ses causes, et faciliterait la réflexion sur les solutions à y apporter. Par exemple, une statistique nationale digne de ce nom révélerait l'ampleur du phénomène des travailleurs pauvres et augmenterait la pression politique pour étendre et renforcer les conventions collectives de travail ou instaurer un salaire minimum au plan national.

Michel Cambrosio

SELF-DEFENCE



Comment combattre l'érosion syndicale?

Depuis la fin des années 1970, le nombre de syndiqué-e-s ne cesse de baisser dans l'ensemble de l'Europe. Un défi considérable pour l'avenir des syndicats.

Comme l'indique le tableau ci-dessous, le taux de syndicalisation (nombre de syndiqué-e-s divisé par le total de la population active) des pays de l'Union européenne a connu une baisse régulière depuis 1980. Cette évolution structurelle remet en cause à long terme le fonctionnement et l'existence même des syndicats. La Confédération européenne des syndicats (CES), qui a consacré son université d'été 2005 à ces questions, a fait de la politique de recrutement une des ses priorités pour l'année 2006.

Parmi les causes de cette érosion, la CES indique les principaux facteurs suivants: les transformations du marché du travail, marquées par le déclin du secteur industriel et la progression des services (traditionnellement moins organisés), la progression du travail flexible (à temps partiel, horaires atypiques, etc.) qui rend l'organisation des salariés plus difficile, la progression du chômage et l'attitude anti-syndicale des employeurs qui s'est durcie au cours des vingt-cinq dernières années. Aujourd'hui, le monde syndical se caractérise par une proportion croissante de sala-

rié-e-s du secteur public, une progression du nombre de femmes syndiquées (qui dépassent les 50% dans certains pays), mais aussi des retraité-e-s. En revanche, les jeunes et les étranger-e-s restent sous-représenté-e-s.

DE FORTES DISPARITÉS NATIONALES

Le tableau ci-dessous met également en évidence la très grande diversité entre les pays, aussi bien dans les taux de syndicalisation que dans leur évolution. Au haut du classement, on retrouve les pays scandinaves, ainsi que la Belgique, dont le succès s'explique en grande partie par l'implication étroite des syndicats dans l'octroi des allocations-chômage. A l'autre bout du classement, on retrouve la France, qui malgré la tradition combative de sa classe ouvrière et le recours fréquent à la grève, fait pâle figure avec moins de 10% des salariés organisés dans les syndicats. Ainsi, la «grande» Confédération générale du travail (CGT) comptait un peu plus de 700'000 membres en 2004; à côté de cela, l'Union syndicale suisse (USS), avec près de 400'000 affiliés, est loin d'être ridicule.

Comme d'habitude, la Suisse est exclue des statistiques européennes, ce qui rend les comparaisons difficiles. Selon les chiffres les plus récents de l'USS, le taux de syndicalisation en Suisse, qui inclut, outre l'USS toutes les autres organisations syndicales (Travail.suisse, les syndicats indépendants ainsi que les associations d'employé-e-s) était légèrement inférieur à 25% en 2004 (soit environ 780'000 personnes affiliées).

QUELS REMÈDES?

Au moment où la précarisation des conditions de travail ne cesse de gagner du terrain, les raisons d'être des syndicats n'ont jamais été aussi fortes. Parmi les pistes esquissées pour dynamiser et renouveler les stratégies de recrute-

ment, la CES mentionne notamment les points suivants: les fusions et réorganisations pour mieux s'adapter à l'évolution du marché du travail, une implication plus forte dans les secteurs des services peu organisés, l'amélioration des prestations offertes, le recours plus fréquent à internet, renforcer l'implication des membres de la base dans les processus de décision des syndicats ou encore la mise à l'agenda de nouvelles préoccupations, telles que des mesures pour promouvoir l'égalité et mieux concilier travail et vie de famille. Si la CES a fait de la politique de recrutement sa priorité pour l'année 2006, il est clair que ce chantier restera à l'ordre du jour des prochaines années...

André Mach

ACCORD NATIONAL EN ESPAGNE POUR LUTTER CONTRE LA PRÉCARITÉ

Après plus de quatorze mois de négociations, les syndicats, le patronat et le gouvernement socialiste de Zapatero ont trouvé un accord pour lutter contre la précarité sur le marché du travail. Au cours de ces dernières années, l'Espagne a connu une très forte progression des contrats de travail précaires (durée déterminée renouvelé plusieurs fois, travail temporaire); ainsi, plus de 34% des salarié-e-s espagnol-e-s connaissent actuellement des contrats temporaires. La nouvelle loi, qui entrera en vigueur en juillet, constitue un réel progrès pour les salarié-e-s.

Le premier point de l'accord vise à lutter contre le recours abusif à des contrats de durée déterminée. Après plus de 24 mois au sein d'une même entreprise, le contrat de travail deviendra un contrat à durée indéterminée. Deuxième point, les employeurs sont incités, par des réductions des cotisations sociales, à signer des contrats à durée indéterminée. Différentes aides sont également prévues pour les employeurs qui engagent sous la forme d'un contrat à durée indéterminée des catégories sociales particulièrement touchées par le chômage (jeunes, femmes, chômeurs de longue durée ou travailleurs de plus de 45 ans).

Selon le gouvernement, entre 1 et 1.5 millions d'emplois temporaires devraient être convertis en contrats de durée indéterminée avec cette réforme. Aussi bien les syndicats que le patronat et les principaux partis politiques ont soutenu cet accord. Même si sa portée n'est pas spectaculaire, il va dans la bonne direction, au moment où la plupart des gouvernements européens, de même que certains partis sociaux-démocrates, ne jurent que par la flexibilité du marché du travail pour favoriser les créations d'emplois.

TAUX DE SYNDICALISATION DES PAYS MEMBRES DE L'UE (1980-2002)

	1980	1990	1995	2002	Proportion de femmes (%)
Suède	78.2	80.0	83.1	78.0	52.7
Danemark	78.6	75.3	77.0	73.8*	48.5
Finlande	69.4	72.2	78.0	71.2	50.5
Belgique	53.4	53.9	55.7	55.8*	-
Irlande	57.4	51.0	47.1	35.9	37.9
Autriche	58.4	46.9	40.7	35.4	31.8
Italie	54.5	38.8	38.1	34.0	38.3
Luxembourg	-	44.8	38.7	33.5*	-
Royaume-Uni	55.1	39.3	34.1	30.4	43.7
Grèce	-	32.4	29.6	26.7*	-
Portugal	-	31.7	25.4	-	57.9
Allemagne	34.9	31.2	29.2	23.2	31.2
Pays-Bas	34.8	25.5	25.7	22.1	34.2
Espagne	8.3	14.7	16.3	-	-
France	17.1	10.1	9.8	9.7*	48.3

* Année 2001. Source: CES, Newsletter No 4, Janvier 2006:

<http://www.etuc.org/>

DOSSIER: MOBILITÉ ET TRANSPORTS PUBLICS

Mobilité: réduire les nuisances grâce au service public

Records de pollution aux particules fines, embouteillages à l'entrée des villes, débats sur la gratuité des transports, construction d'infrastructures ferroviaires et routières, mais aussi proposition d'interdiction des véhicules 4x4: autant de débats qui placent la question de la mobilité au cœur de l'actualité. Ces débats, d'ailleurs sont souvent passionnés: amoureux de la bagnole et de la «liberté» de se déplacer contre intégristes des petites fleurs. Les choses sont un peu plus complexes et méritent qu'on s'y attarde.

La capacité à être mobile est assurément une grande conquête du monde contemporain. Elle répond à des aspirations légitimes comme à des nécessités quotidiennes. Cette mobilité a aussi des vertus économiques. Mais comme toute activité sociale, elle n'échappe pas aux contraintes de nos modes de vie et de production. Chacun-e n'a pas le même accès à la mobilité. Certain-e-s peuvent se payer une voiture confortable et avaler les kilomètres tandis que d'autres sont confinés à des espaces plus restreints. La «consommation de mobilité» – sous forme de véhicules de luxe, souvent plus gourmands en énergie, voyages transatlantiques, etc. – est un signe ostentatoire de richesse et de puissance des nantis. Tandis que l'enclavement peut renforcer la précarité des autres. Mais au-delà des problèmes sociaux, l'hypermobilité contemporaine, basée sur le

règne de la voiture, pose d'importants problèmes collectifs. La mobilité des uns devient les embouteillages des autres. S'ajoutent encore la pollution atmosphérique, mais aussi visuelle et sonore, ainsi que les coûts liés à la construction et à l'entretien des routes. Et surtout le problème à moyen terme déjà d'un mode de transport basé sur une ressource non-renouvelable: le pétrole.

QUELLES RÉPONSES POLITIQUES?

Face à ces défis multiples, le rôle de l'Etat et des collectivités publiques est essentiel. Il doit garantir une cohésion entre agglomérations et régions périphériques qui passe par des systèmes de transports performants et publics, accessibles au plus grand nombre à des tarifs modérés. Son rôle consiste aussi en la régulation de l'usage de l'espace. Car c'est l'aménagement rationnel du territoire qui en amont doit garantir l'existence de systèmes de transports efficaces, sociaux et écologiques. En effet, créer une ligne de bus ne signifie pas du tout la même chose dans un environnement suburbain éclaté ou dans un espace dense. La Confédération a alors son rôle à jouer par le biais du financement des projets d'agglomération, même si son action en matière d'aménagement du territoire reste largement subsidiaire. A ce titre, les politiques des cantons et des villes sont absolument décisives pour assurer un développement harmonieux.

PHOTO CYRIL MIZRAHI



LA PLACE CENTRALE DES VILLES

Lorsque l'on parle de l'action publique en matière de mobilité, il faut reconnaître le rôle désormais prépondérant des villes, où se concentre une part croissante de la population. L'organisation des transports interurbains, mais surtout au sein des villes (et de leurs agglomérations) constitue aujourd'hui l'un des principaux défis d'une politique de la mobilité, à la fois sociale et écologique.

Sous l'impulsion de la gauche plurielle qui a mis au cœur de son projet pour la ville, la qualité de vie, ces questions sont devenues fondamentales et d'une actualité brûlante. Comment

faire en sorte de vivre ensemble, sans prêter les un-e-s et les autres? Comment financer les systèmes de transports collectifs qui garantissent à chacun-e la mobilité nécessaire, tout en réduisant les coûts sociaux et environnementaux? C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre les nombreuses pistes explorées par une gauche inventive: péage urbain, gratuité (ou non) des transports publics, promotion des mobilités douces (vélo, marche à pied...), mais aussi garantie de service public, construction d'infrastructures, desserte des régions périphériques.

Romain Felli et André Mach

Politique fédérale d'agglomération
et les cantons romands à la traîne.

6

Libéralisation des transports publics
et réponses syndicales.

7

Pour ou contre
la gratuité des transports publics.
Débat.

8

Des solutions inter-médaires existent.
Exemple: la green card.

9

Retour du vélo et péage urbain
et péage urbain comme solutions.

10

DOSSIER: MOBILITÉ ET TRANSPORTS PUBLICS

Politique d'agglomération: premiers succès

Par Sami Kanaan,
président de l'ATE Genève,
ancien député socialiste.

Ce n'est pas un hasard si la notion d'agglomération, relativement récente dans le débat politique, a surtout fait son apparition en rapport avec la politique des transports, et plus particulièrement lors du débat animé dont a fait l'objet l'initiative pro-voitures «Avanti» et son contre-projet, à peine moins catastrophique, refusés en 2004. En effet, par leur croissance continue, les agglomérations concentrent des enjeux sensibles en matière de mobilité, avec une augmentation souvent rapide du volume global de mobilité sur un espace disponible restreint. L'un des principaux motifs du refus d'Avanti était qu'aucune solution crédible n'était proposée pour la gestion du trafic d'agglomération, notamment la promotion des transports publics.

Depuis, une prise de conscience a certainement eu lieu, même dans les milieux de droite, quant à l'urgence de prévoir un soutien fédéral conséquent pour éviter

un engorgement définitif des agglomérations. Toutefois, les milieux pro-voitures pensent surtout à des ouvrages routiers, montrant ainsi qu'ils n'ont toujours pas pris la mesure du problème. En effet, les bouchons dus à une augmentation massive et non-maîtrisée de la mobilité en agglomération ont des conséquences multiples en matière de santé publique, de protection de l'environnement mais aussi sur le plan économique.

Ceci étant, au Parlement se dessine actuellement la possibilité d'un compromis autour du fonds d'infrastructures, destiné à financer à la fois trois projets ferroviaires urgents (le raccordement ferroviaire Cornavin-Annemasse «CEVA» à Genève, la «Durchmesserlinie» de la gare principale de Zurich et la ligne Mendrisio-Varese au Tessin), une série plus longue d'une vingtaine de projets d'agglomération (routiers, ferroviaires ou trams, comme le M2 à Lausanne), la complétion du réseau des routes nationales et certains projets routiers des régions périphériques. Ce fonds reste terriblement déséquilibré en faveur de la route, mais pour

la première fois les recettes issues de la route (notamment les taxes sur l'essence) financeraient des projets de transports collectifs.

L'AGGLOMÉRATION GENEVOISE

Pour se rendre compte de la problématique, on peut considérer l'agglomération genevoise, la 2^{ème} de Suisse avec celle de Bâle, derrière Zurich. La gestion de la mobilité y est d'abord complexe en raison de son caractère transfrontalier. De plus, selon les scénarios fédéraux, cette agglomération va connaître la plus forte croissance démographique en Suisse, à savoir entre 20 et 40% d'ici 2040, ce qui est considérable. Or ses spécificités font que cette croissance se fait surtout sur la région frontalière voisine (et dans le canton de Vaud), générant ainsi une mobilité supplémentaire massive. Entre 2000 et 2020, on pense qu'il y aura près de 50% de kilomètres parcourus en plus.

On peut limiter cette augmentation en menant une politique d'aménagement intelligente, mais les arbitrages sont difficiles à trouver. Il est donc indispensable de mener une politique volontariste en matière de

transports publics, surtout sur le plan régional. Heureusement, un certain consensus a pu se dégager, qui débouche sur une accélération importante des investissements: Genève inaugure presque une ligne de tram par année. Par ailleurs l'actualisation du vieux projet de raccordement CEVA, qui traversera l'agglomération et la frontière, comblera une lacune vitale entre les réseaux suisse et français pour avoir enfin un réseau régional digne de ce nom.

Aujourd'hui, sur les 40 à 50'000 pendulaires frontaliers, seuls 3% prennent les transports publics, 1% viennent à pied (!) et le reste en voiture. C'est pourquoi il est urgent de débloquer des moyens, y compris fédéraux, pour le trafic d'agglomération. De ce point de vue, le fonds d'infrastructures en débat au Parlement fédéral, pourrait constituer un compromis acceptable, à la condition que la liste des projets de transports publics inclus dans ce fonds ne soit en aucun cas diminuée. De plus, ce fonds ne doit pas clore le débat; ainsi la 3^{ème} voie ferroviaire Genève-Lausanne doit être planifiée dès que possible, vu la saturation actuelle de ce tronçon.

Le retard de la Suisse romande

Par Olivier Barraud,
Secrétaire syndical SEV.

La métropole lémanique est certainement la moins visionnaire en matière de politique des transports. La métropole bernoise et surtout zurichoise ont une sérieuse longueur d'avance dans le développement de transports publics efficaces. La principale raison de ce retard est le manque d'investissements. Il est vrai que les cantons romands n'ont pas les mêmes moyens que Zurich: pendant que ce canton investit massivement et construit un formidable réseau RER, Genève a eu besoin de plus d'un siècle pour concrétiser la CEVA. Force est donc de constater que la mise en place

d'infrastructures pose des problèmes considérables de ce côté de la Sarine.

Ce manque de vision ne date pas d'aujourd'hui. L'engouement pour l'automobile depuis les années 50 a eu raison d'un mode de transport particulièrement efficace en milieu urbain: le tram. Dans bien des villes romandes, les trams ont été supprimés au profit de la voiture. Nous payons aujourd'hui cette erreur. Plusieurs villes, dont Genève, tentent de réhabiliter ce mode de transport aussi rapide que confortable. Si l'on veut promouvoir l'utilisation des transports publics, il faut que ces derniers soient rapides, accessibles, agréables et économiques. En outre, il est important d'explorer

toutes les alternatives pour faire face à l'augmentation constante des pendulaires, aussi bien pour les déplacements au sein de l'agglomération (par ex. banlieue - centre-ville), au sein de la métropole (par ex. Lausanne - Genève) et enfin entre les métropoles (par ex. lémanique et bernoise).

A l'image de certaines villes européennes, d'importants aménagements doivent être entrepris: création de pistes cyclables, parkings vélo, cheminements piétonniers, etc. En ce qui concerne les déplacements au sein de la métropole lémanique, la troisième voie ferroviaire entre Genève et Lausanne est essentielle. Un complément intéressant pourrait aussi venir du lac Léman. Grâce à des navettes rapides,

il est envisageable d'imaginer l'ouverture d'une ligne lacustre entre Thonon - Morges - Genève par exemple, en offrant l'avantage de déposer leurs voyageurs au cœur de Genève. L'ouverture réussie d'une ligne entre Nyon et Chens (F) démontre qu'il y a un potentiel à explorer.

Enfin, il faut penser à améliorer les liaisons entre le bassin lémanique et la capitale helvétique. Des millions sont consacrés pour réduire le temps de trajets entre Zurich et Berne. Pendant ce temps, les pendulaires romands serpentent à travers la campagne fribourgeoise sans espoir de voir leur situation s'améliorer. Dans tous les cas, il n'y a pas de secret: il faut oser investir.

DOSSIER: MOBILITÉ ET TRANSPORTS PUBLICS

Réformes des transports publics

Par Olivier Barraud
et François Gatabin, SEV.

En Suisse, les années 1990 ont été celles des grands déficits publics et d'une politique d'austérité agressive à l'égard des budgets publics. Les transports publics n'ont pas été épargnés par la vague de réformes puisque la législation suisse en la matière a subi deux modifications importantes depuis 1996 jusqu'à aujourd'hui et que la 3^{ème} est en cours de procédure aux Chambres fédérales.

En 1996 a eu lieu la première réforme des chemins de fer qui concernait exclusivement le transport régional des voyageurs. Elle a octroyé une grande compétence aux cantons dans la commande des prestations et la conclusion de concessions. Pratiquement, ils ont aujourd'hui la possibilité de mettre en concurrence plusieurs opérateurs pour l'octroi d'une prestation. Nommée à tort «petite réforme», elle représente un bouleversement de fond en comble de la politique des transports en Suisse puisqu'elle a introduit les quatre nouveaux principes suivants: l'harmonisation des flux financiers, la régionalisa-

tion des compétences, les conventions de prestations et la concurrence.

RÉFORMES EN CASCADE

En 1999, se sont encore ajoutées la réforme des chemins de fer fédéraux et de la révision de la Loi sur les CFF. Cette dernière s'est inscrite dans le sillage de la politique des transports de l'Union européenne. Elle a introduit le libre accès au réseau non discriminatoire, ou *free access*, la séparation de l'infrastructure et du réseau ainsi que la réforme structurelle des CFF qui passent du statut de régie de la Confédération à celui de société anonyme de droit public, propriété à 100% de la Confédération. Les modifications découlant de ces réformes ne sont pas anodines.

Les entreprises sont passées de la position d'entreprises à mission de service public à celle d'entreprises prestataires de service public. Selon le principe de la commande de prestations, ce n'est plus elles qui sont responsables du maintien ou non d'un service public, mais l'autorité organisatrice. Celle-ci peut décider de mettre ou non l'opérateur en concurrence avec d'autres par le biais d'un appel

d'offres.

Au niveau des usagers, le processus de libéralisation et d'ouverture à la concurrence comporte des risques évidents. En effet, la pression sur les coûts pourrait conduire à des décisions ayant pour conséquence une diminution de l'offre (renoncement à des lignes moins rentables), voire de la qualité si l'on devait économiser sur les véhicules ou sur les infrastructures d'accueil par exemple.

Enfin, au niveau de la réglementation des conditions de travail, d'importantes modifications sont à signaler: suppression de statuts, conclusion de CCT, etc. Pour confirmer cette tendance, les CFF viennent de dénoncer leur CCT avec la ferme intention d'augmenter le temps de travail et remettre en cause le contrat social (cf. ci-dessous).

RÉPONSES SYNDICALES ET POLITIQUES

Des répliques «de gauche» existent. En premier lieu, sur le plan syndical, la solution passe notamment par la conclusion de CCT (entreprises, cantonales ou de branche). Ainsi les conditions usuelles de travail à respecter seraient fixées. De telles négocia-

tions ont lieu actuellement à tous les niveaux. La récente CCT cadre des transports publics vaudois contient un article sur l'obligation de reprendre le personnel en cas de changement d'exploitant des lignes de transports publics suite à un appel d'offres. Cette protection contre les licenciements est un exemple à suivre. Mais les employés de la branche ne se trompent pas lorsqu'ils affirment qu'une forte mobilisation sera nécessaire pour combattre toutes formes de dumping et garantir de bonnes conditions de travail.

Sur le plan politique, avec la Réforme des chemins de fer 2, le Parlement a la possibilité, sur le plan fédéral, d'intégrer des dispositions de protection des employés dans la loi dans le cas de la procédure de mise au concours des lignes ou d'accès au réseau d'opérateurs tiers, tel que cela a été proposé par les syndicats. Il reste à espérer que les revendications syndicales soient entendues par la classe politique.

Source: François Gatabin, «Libéralisation et réforme des transports publics», mémoire IDHEAP, 2002.

Renouvellement de la CCT des CFF

Trois questions à Eric Levrat,
membre du Comité directeur SEV.

Pages de gauche: Le SEV est actuellement en train de négocier une CCT avec les CFF. Quels sont les enjeux?

Eric Levrat: La CCT CFF fait référence dans les transports publics comme fixant les «conditions de travail usuelles» de la branche. Le résultat de ces négociations est attendu et observé par toutes les entreprises de transports. Cette négociation influence et influencera les négociations dans d'autres entreprises. Tous sont très intéressés de savoir comment sont réglés les conditions de travail dans une entreprise de 28'000 personnes

Quel est l'état actuel des négociations sur la CCT?

Les positions sont très éloignées. Les propositions des CFF sont aujourd'hui inacceptables: augmentation du temps de travail, baisse du revenu (par la suppression de certaines indemnités) et restriction du programme de réorientation professionnelle accordé aux employé-e-s qui ont perdu leur poste de travail.

La prochaine ronde est prévue début juillet. D'ici là, la conférence CCT, qui est l'organe représentant la base du SEV travaillant aux CFF, prendra connaissance du résultat intermédiaire et des propositions des CFF et devra donner un mandat de négociations au SEV.

Parallèlement aux négociations, une mobilisation des membres

est en cours. Notre base est extrêmement choquée par l'attitude des CFF et se prépare à donner les réponses adéquates à ces provocations.

Au niveau du SEV, on parle d'un projet de fusion avec le syndicat de la communication. Où en est ce projet et quels sont ses enjeux?

Un comité stratégique composé de la direction du SEV et du syndicat de la Communication a examiné les deux organisations sous ses divers aspects (structures, composition des membres, finances, points forts et faiblesses, etc). Cette analyse a été présentée au personnel des deux syndicats, puis aux organes compétents. Cet été, une dizaine de présentations communes sont organisées dans toute la Suisse à l'intention des membres.

Dans une troisième étape les sections du SEV et du Syndicom sont invitées à une procédure de consultation. Le 21 novembre prochain, le Comité fédératif SEV et le congrès Syndicom, qui siègeront séparément, décideront de la suite à donner et si une fusion est bien la voie à suivre.

L'objectif de cette fusion est de créer un syndicat des réseaux (transports publics, transports aériens, télécommunication, informatique, logistique, etc), de renforcer notre présence auprès des opérateurs historiques (CFF et Poste) et de s'implanter durablement auprès des entreprises privées. Les ressources mises en commun permettront d'améliorer les prestations aux membres et d'assurer une meilleure présence dans les régions.

DOSSIER: MOBILITÉ ET TRANSPORTS PUBLICS

Pour ou contre la gratuité des transports publics?

Un peu partout en Suisse romande, les propositions pour réduire les nuisances du trafic motorisé et rendre les transports publics plus attractifs se multiplient. Débat contradictoire sur la gratuité des transports publics.

Gratuité et péage urbain

Alain Hubler, conseiller communal POP, Lausanne.

«Il est à présent évident que l'émission de gaz à effet de serre, associée à l'industrialisation et à la croissance économique, (...) provoque un réchauffement climatique à un rythme insoutenable». C'est ce que déclarait Tony Blair en commentant un rapport sur les risques de changement climatique dans *The Independent* du 30 janvier dernier!

En Suisse, et dans les pays industrialisés de manière générale, la délocalisation des industries polluantes dans les pays en voie de développement fait que c'est désormais le trafic motorisé qui constitue la principale source de pollution en milieu urbain. Les récents records de particules fines à Lausanne sont là pour l'illustrer. Si l'on désire protéger la population des villes, il faut donc limiter le trafic automobile qui, à cause de l'explosion du trafic et malgré les progrès techniques des moteurs, devient le premier responsable de la pollution de l'air. De toute manière l'approche du fameux «oil peak» et ses conséquences conduiront les automobilistes et les autorités à envisager des solutions permettant de se déplacer en roulant moins. Enfin, et ce n'est pas le moindre des maux, la voiture en ville est une source de nuisances multiples: bruit, accidents, surfaces colonisées donc confisquées aux habitants.

D'un autre côté, la vie «moderne» impose de plus en plus souvent une grande mobilité, c'est ainsi que l'on constate que les gens se déplacent de moins en moins à

pied ou en transports publics et de plus en plus en voiture. Il est donc temps de renverser la vapeur et de prévoir une solution écologique et sociale «radicale» aux problèmes de mobilité urbaine. Pour les populistes «rouges-verts», une solution qui mérite d'être sérieusement étudiée est le financement de la gratuité des transports publics par un péage urbain. L'objectif du couplage péage urbain et transports publics gratuits est triple: diminuer drastiquement les nuisances et la pollution en ville par une baisse de trafic, offrir à l'automobiliste une alternative crédible et, finalement, couper l'herbe sous le pied de ceux qui rêvent déjà d'affecter les produits d'un éventuel péage urbain à une baisse des impôts, et ainsi de faire payer la route à ceux qui l'utilisent.

A ceux qui déclarent cette proposition irréalisable, irréaliste ou utopique, qu'ils y regardent à deux fois avant de juger: les Londoniens se déclarent à 70 % favorables au péage introduit en 2003, les habitants de Châteauroux (Fr) sont 20 % plus nombreux à utiliser les transports publics et leur fréquentation a augmenté de 76 % depuis qu'ils sont gratuits alors que la gratuité de ceux de Hasselt (Be) a permis d'accroître leur fréquentation de 800 % et que les commerçants sont ravis de voir leur chiffre d'affaires augmenter grâce à la tranquillisation de la ville.

On le voit bien, il est possible que le couplage de deux solutions, dogmatiques pour certains, destinées à faire reculer le trafic et la pollution urbains soit la solution pragmatique de demain.

Quelle théorie environnementale?

Yves Ferrari, député et président des Verts lausannois.

Faut-il rendre l'utilisation des transports publics (TP) gratuite à Lausanne, du moins en ce qui concerne les jeunes, comme le propose le PS lausannois?

Pour favoriser un report modal (transfert de la voiture aux TP), il faut rendre ceux-ci plus attractifs. Dans le cas présent, nous serions enclins à penser que la proposition socialiste part de l'idée que la gratuité engendrera un report modal important sur les TP, en raison d'une plus grande attractivité assurée par la baisse des tarifs. Or rien n'est moins sûr. Le postulat (économique) de la rationalité de l'acteur (j'achète là où c'est le moins cher) n'est plus utilisé par les économistes qui ont admis qu'il n'avait plus de valeur intrinsèque. La théorie micro-économique ci-dessus a pourtant été défendue (et l'est encore parfois) pendant des décennies par la droite politique.

Aujourd'hui, sans tenir compte du fait que le modèle de base a été amélioré, ce sont les socialistes qui reprennent à leur compte un argument économique caduc pour avancer un argument environnemental. En effet, selon ce raisonnement, la gratuité des TP pour les jeunes, les amènerait à opter pour un report modal. Mais celui-ci est loin d'être certain. Pour preuve, en faisant un parallèle entre la gratuité des TP et celle des piscines de quartier, il est certain que de nombreuses personnes (notamment les jeunes) continueront de payer une entrée pour fréquenter la grande piscine de Bellerive. Ce, en raison de l'offre, de

sa qualité et de l'aspect social notamment. Le prix n'est donc qu'un des éléments à prendre en compte dans le choix de l'utilisateur. Il peut être un argument social (et c'est très important) mais pas nécessairement environnemental.

Il en va de même avec la gratuité des TP. Il n'y aura pas de report modal important si cette mesure n'est pas accompagnée de contraintes visant les automobilistes. Le prix n'est donc qu'un aspect, qui n'est pas suffisant. Sinon toutes les villes pratiqueraient la gratuité des TP. Rappelons que c'est déjà le cas dans certaines villes. Notamment à Châteauroux où la gratuité s'est traduite par une augmentation massive d'écologistes et par une diminution aussi importante des personnes âgées qui n'avaient dès lors plus de place dans les TP. Les incivilités ont également connu une hausse massive. Dans ce cas, c'est la restructuration du réseau qui a été décisive dans la hausse de la fréquentation.

De plus, le financement des TP par l'impôt (tel que proposé dans la motion socialiste) pose un problème aux Verts qui souhaitent appliquer le principe du pollueur-payeur. La proposition POPiste (péage urbain) est de ce point de vue nettement plus intéressante. Elle cumule par ailleurs un deuxième avantage: ce n'est qu'un postulat non-contraignant qui demande une étude de faisabilité. Les Verts ne sont donc pas, a priori, contre la gratuité, même si nous souhaitons davantage subventionner fortement les abonnements. Dans tous les cas, nous sommes favorables à une étude et au principe du pollueur-payeur.

DOSSIER: MOBILITÉ ET TRANSPORTS PUBLICS

Une même carte payante pour utiliser la voiture et le bus

Par Antonio Hodgers,
président des Verts genevois.

La mobilité est une belle allégorie de l'échec de la théorie libérale. De la somme des intérêts particuliers – l'addition des libertés individuelles de choix du mode de transport – ne résultent finalement que bouchons et pollution. Sans une politique active de l'Etat, la situation ne pourra qu'empirer.

Il faut donc inverser le paradigme: l'espace public dévolu à la circulation étant limité et pratiquement non extensible, notamment dans les villes, il doit prioritairement être affecté aux modes de déplacement les moins gourmands en surface et en consommation d'énergies fossiles. Tout d'abord, il s'agit de valoriser la mobilité douce. Ensuite, les transports publics doivent être développés pour représenter une réelle alternative à la voiture individuelle. Dans ce sens, l'Etat doit continuer à investir dans le transport en commun afin qu'il atteigne une efficacité de l'offre suffisante.

Mais encore faut-il inciter les automobilistes à utiliser davantage les transports publics. Sur la base des discussions actuelles sur le péage urbain, les Verts genevois ont pensé qu'il serait plus pertinent d'ajouter à la dissuasion que représente la taxe d'entrée, une incitation: le libre accès aux transports publics. Ainsi, les automobilistes qui souhaitent circuler dans le canton devraient acquérir un «droit de circuler» qui leur donne également la possibilité d'emprunter les transports publics. Pour les personnes qui utilisent régulièrement les transports publics, ce «droit de circuler» coûterait moins cher que la tarification actuelle.

La «carte multimodale» représente en quelque sorte un droit d'usage d'infrastructure publique. Elle élève le coût actuel de la voiture mais baisse celui des transports publics. Par conséquent, elle est écologiquement et socialement cohérente, vu que les classes plus modestes sont surreprésentées dans les transports en commun. Elle a aussi l'avantage de ne pas coûter un franc supplémentaire à l'Etat.



UNE PROPOSITION INVENTIVE ET PRAGMATIQUE

Aujourd'hui, l'utilisation de la route par des véhicules motorisés privés est gratuite alors que les transports en commun – service public – sont payants. Une aberration écologique et sociale! Le péage urbain et la gratuité des transports publics paraissent séduisants, mais comment les combiner? Comment financer la gratuité – 150 millions pour Genève? Comment éviter les effets de seuil et les effets antisociaux du péage?

Avec leur *green card*, sorte de contreprojet à une initiative cantonale des «Communistes» demandant la gratuité des transports publics sans en assurer le financement, les Verts et leur sympathique président font un bon coup. En rendant toutes les routes du canton payantes (par jour, semaine, mois ou année), plus besoin de se demander où mettre la limite du péage, le financement des transports publics est assuré et il en coûtera moins cher qu'aujourd'hui aux usagers des bus et trams. De plus, la carte serait gratuite pour les moins de 16 ans et des tarifs réduits seraient possibles. Reste à savoir si les transports publics ne devraient pas être totalement gratuits, ou en tout cas moins chers que la route.

CM

La valeur de la gratuité

Grégoire Junod,
président du PS Lausanne.

Depuis quelques années en Suisse, la question des tarifs est systématiquement reléguée au second plan lorsque l'on parle de transports publics. Une forme de consensus général s'est peu à peu installée pour considérer que le prix payé par l'utilisateur n'était qu'un élément accessoire pour inciter la population à utiliser les transports publics. A juste titre, on a relevé l'importance du développement de l'offre (réseau, fréquence, confort, etc.) pour permettre aux transports publics de représenter une alternative crédible à la voiture.

Mais pourquoi avoir ainsi exclu la question des tarifs? À Châteauroux, en France, la gratuité a pour

tant eu un impact considérable sur le nombre d'usagers, qui est passé de 1.5 millions à plus de 3 millions entre 2001 et 2004. Il en est allé de même en Suisse avec l'introduction déjà ancienne de l'abonnement demi-tarif des CFF. En réalité, la cause n'est pas à chercher du côté de l'expérience mais plutôt de considérations financières et idéologiques.

Ces dernières années, les collectivités publiques ont beaucoup investi pour les transports publics (métro, tram, RER, etc.); elles ont donc cherché en parallèle à limiter leur contribution aux frais d'exploitation. À Lausanne, par exemple, la prise en charge du coût des transports publics assumés par les collectivités publiques a diminué – c'est une première historique – en 2005; quant aux tarifs, ils ont pris l'ascenseur depuis 2001.

Mais surtout l'idée selon laquelle les choses n'auraient de valeur que par le prix qu'on leur donne ne cesse de se répandre dans le domaine des services publics et notamment des transports. Dès lors, diminuer le prix des bus, du tram ou du métro – ou pire encore, les rendre gratuits – reviendrait à dévaloriser les transports publics!

Dans ce cadre, les propositions qui fleurissent un peu partout en Suisse romande (Lausanne, Genève, Neuchâtel) pour une gratuité totale ou partielle des transports publics sont salutaires: elles permettent de remettre la question des tarifs au cœur du débat politique. Les socialistes lausannois ont pour leur part proposé d'introduire la gratuité des transports publics pour les moins de vingt ans. Il s'agit d'une part de soulager le budget

des familles: à Lausanne, un abonnement aux transports publics coûte près de 200 francs par mois pour une famille de deux adultes et deux enfants, c'est 20 % de plus qu'en 2004! Mais il s'agit bien sûr aussi d'encourager l'utilisation des transports publics et d'inciter les jeunes à prendre l'habitude de se déplacer autrement qu'en voiture. Cette proposition cumule donc des vertus sociales, écologiques et éducatives. Enfin, elle a le grand avantage d'être abordable financièrement (moins de quatre millions par année) et donc immédiatement réalisable. Une belle occasion en somme de montrer qu'il est possible de concilier le développement de l'offre de transports publics avec des tarifs attractifs. N'en déplaise à certains, c'est donc parfois en diminuant le prix des choses qu'on leur fait gagner de la valeur.

DOSSIER: MOBILITÉ ET TRANSPORTS PUBLICS

La petite reine pour sauver nos villes de la pollution

Florence Germond, présidente CYCLIC Lausanne.

Un rêve qui deviendra peut-être un jour réalité: une ville à l'air pur, des pistes cyclables un peu partout, des cheminements piétons agréables, des voitures cantonnées sur les grands axes de circulation et des quartiers préservés avec des enfants jouant sur la route. Trop bucolique, irréaliste? Et pourquoi ne pourrions-nous pas réussir là où les villes du nord de l'Europe y parviennent? A l'exemple de Fribourg-en-Brigau, où le vélo a supplanté l'automobile et la ville a gagné le pari de la qualité de vie. Au pays des grosses cylindrées, la municipalité a adopté un programme drastique: inscription de la quasi-totalité des quartiers en zone 30, réduction du nombre de places de parc et hausse des tarifs de parking. En revanche,

l'offre de trams et de bus n'a cessé de s'améliorer et près de 500 km de pistes cyclables ont été aménagés. Alors que les déplacements urbains ont augmenté de 30% depuis la fin des années 70, la part de la voiture a passé de 60% en 1976 à 37% en 1999!

DES AVANTAGES MULTIPLES

Aujourd'hui, la promotion du vélo doit donc être l'un des axes importants de la politique des déplacements si l'on veut gagner en qualité de vie en ville. Tombée dans l'oubli dans les années 60-70, la petite reine doit retrouver la place qu'elle mérite, d'autant plus que le coût des investissements est minime, comparé à celui des autres modes de déplacement. A l'heure actuelle, trop peu d'aménagements cyclables existent dans les villes romandes et la sécurité des cyclistes n'est pas garantie.

Une étude du Bureau suisse de prévention des accidents de 2005 conclut que les deux mesures les plus vivement recommandées pour diminuer les accidents des cyclistes sont de construire des aménagements afin d'éviter les risques de collision et d'inciter les automobilistes à adapter leur vitesse.

Pour ce qui est des avantages du vélo comme moyen de déplacement, ils sont multiples: non polluant, silencieux et rapide. En effet, sur les distances de moins de 4 km, le vélo est le mode le plus performant, sans problèmes de parcage, ni d'embouteillages. Le potentiel du vélo reste d'ailleurs à exploiter puisque, selon l'office fédéral de la statistique, près d'un tiers des déplacements en voiture se fait sur des trajets de moins de 3 km, distance qui pourrait facilement être par-

courue à vélo. Soulignons également le caractère social du vélo puisque les coûts liés sont minimes, tandis que les frais d'une voiture sont très importants. Enfin, l'usage régulier de la bicyclette permet de se maintenir en bonne santé. Une demi-heure de mouvement par jour réduit jusqu'à près des deux tiers le risque d'infarctus. Dès lors, pourquoi ne pas changer nos habitudes et enfourcher un vélo pour nos déplacements quotidiens? Il en va de l'intérêt général et individuel.

Aujourd'hui, il est donc nécessaire d'investir dans des aménagements cyclables tant au niveau de la Confédération, par le biais du fonds d'infrastructure, que des niveaux cantonaux au travers de crédits-cadre. Ces mesures permettraient de compléter les financements communaux qui peinent encore à être débloqués.

Péage urbain: solution aux problèmes?

Valérie Schwaar, secrétaire générale ATE-Vaud et PS Lausanne.

Les villes sont de plus en plus engorgées par le trafic motorisé. Sans condamner d'entrée la voiture, il faut aujourd'hui prendre conscience des coûts humains, économiques et environnementaux qu'elle engendre. Les conséquences néfastes – pollution, nuisances sonores, danger de la rue – font fuir les habitants des villes vers l'extérieur. Or cet exode vers des banlieues résidentielles plus calmes contribue à l'explosion du trafic pendulaire motorisé, les emplois restant majoritairement dans les centres.

Dans de nombreuses agglomérations urbaines d'Europe, on s'est mis à réfléchir à des solutions possibles aux problèmes de mobilité du 21^e siècle. Les transports publics que sont le train, le tram et le bus représentent l'alter-

native la plus sérieuse dans ce domaine. Or, pour se substituer à la voiture individuelle, les transports publics doivent être efficaces, attractifs et nécessitent donc des investissements conséquents.

Le péage urbain, inventé en 1918 en Oregon (USA) - sans toutefois être mis en place - et popularisé à Londres en 2003 lors de son lancement médiatisé, peut être l'une des solutions alliant réduction du trafic en ville et source de financement pour les transports publics.

Le non au contre-projet Avanti en 2004 a d'ailleurs ouvert la porte à cette réflexion en signifiant le refus du peuple de dépenser des milliards pour augmenter encore la charge de trafic et la pollution. Dans cette logique, il est clair que le revenu dégagé du péage ne doit pas aller à la construction de routes mais bel et bien au dévelop-

pement de l'offre en transports publics.

DES AVANTAGES INDÉNIABLES

Le principe d'une taxe d'entrée en ville ou d'un péage urbain est toutefois décrié par celles et ceux pour qui la voiture est considérée comme l'un des derniers espaces de liberté individuelle, mais aussi pour son aspect anti-social, chacun et chacune devant s'acquitter du même montant. Cette dernière critique ne résiste pourtant pas à l'analyse. Tout d'abord, il est possible d'introduire des exemptions à la taxe, tel qu'à Londres, où les véhicules moins polluants (fonctionnant au gaz naturel et à l'électricité notamment), les véhicules de dépannage et les automobilistes handicapés sont exemptés de la taxe. Ensuite, l'introduction d'une telle taxe permet aussi de limiter l'inégalité criante entre celles et

ceux qui ont les moyens de s'offrir une résidence en banlieue et créent de fait du trafic pendulaire et celles et ceux qui doivent en subir les conséquences, ne pouvant quitter les logements bon marché des rues à fort trafic.

D'un autre côté, les avantages du péage urbain sont indéniables: diminution du trafic urbain et donc des nuisances; amélioration de la qualité de vie attirant de nouveaux habitants en ville et recettes supplémentaires permettant de financer les transports publics.

Nous ne devons pas faire l'économie d'un véritable débat sur la question car il vaut la peine d'étudier de nouvelles solutions au problème d'engorgement dans les agglomérations, et ce, afin de sauvegarder la mobilité et d'assurer le financement des transports publics.

La surconsommation des téléphones portables: quels impacts?

90% des Suisses utilisent un téléphone portable et en changent en moyenne plus d'une fois par an. Cette surconsommation a des impacts environnementaux, au Nord comme au Sud.

Par **Tanja Guggenbühl**,
pour la **Déclaration de Berne**

Visionner la télévision en direct, télécharger de la musique, envoyer des images, et même commander un billet de train est désormais possible depuis son téléphone portable. Accéder à ces nouveaux services est cependant soumis à une condition: posséder un appareil compatible avec la technologie dite de troisième génération (3G).

Cette condition est facilitée par les opérateurs et distributeurs qui vendent à bas prix, voire qui offrent, les derniers modèles lors de la signature d'un nouvel abonnement. Conséquence: la durée de vie des téléphones portables est sans cesse réduite.

Cumulée à la vaste diffusion des mobiles – près de 800 millions d'appareils ont été vendus dans le monde en 2005 – leur courte durée de vie crée une masse énorme de déchets à éliminer.

LE SUD, POUBELLE DU NORD?

Une partie des téléphones dont se défont les utilisateurs des pays riches est envoyée vers les pays en développement. En théorie, ces exportations permettent de prolonger la vie des appareils et d'élargir l'accès des populations du Sud aux télécommunications. Mais bien souvent, elles servent à se débarrasser d'appareils défectueux.

Certains des appareils exportés, bien que fonctionnant encore, ne sont en effet plus utilisables. Ces exportations ne font qu'augmenter la quantité de déchets que les pays en développement ont déjà de la peine à gérer. Dans les pays où les infrastructures de recyclage sont déficientes, les téléphones portables et autres appareils électroniques en fin de vie, sont soit jetés dans les décharges publiques, soit recyclés par des personnes sans formation spécifique, ni protection adéquate.

Au sud de la Chine, dans la province de Guangdong, par exemple, le recyclage des déchets électroniques provoque déjà un désastre écologique et sanitaire. Les rivières et les sols y sont pollués par des métaux tels que le plomb, le cadmium ou le béryllium, contenus dans les appareils électroniques. Les travailleurs qui manipulent les vieux appareils pour récupérer le cuivre ou l'or qu'ils contiennent s'exposent, quant à eux, à des gaz toxiques.

LE COÛT ÉCOLOGIQUE DE LA PRODUCTION

Moins connus sont les impacts écologiques lors de la fabrication des nouveaux appareils électroniques. Bien que permettant la production d'appareils toujours plus petits, réduisant donc les quantités de déchets, la miniaturisation des pièces électroniques s'accompagne d'effets pervers.

Plus les pièces sont minuscules, plus les quantités d'eau, d'électricité et de produits chimiques nécessaires à leur fabrication sont proportionnellement importantes. Pour fabriquer une puce de 2 grammes – un téléphone mobile peut en contenir plus d'une douzaine – il faut 32 litres d'eau, 72 grammes de produits chimiques et 1,6 kg d'énergie fossile, soit 800 fois son poids. En comparaison, une voiture ne nécessite que deux fois son poids en énergie fossile pour sa fabrication.

VERS UNE CONSOMMATION SOUTENABLE

En publiant une brochure d'information et une fiche pédagogique, la Déclaration de Berne appelle les différents acteurs de la téléphonie mobile à prendre leurs responsabilités. Elle demande notamment aux producteurs de

concevoir des appareils de meilleure qualité afin d'augmenter leur durée de vie. Les opérateurs et les distributeurs suisses sont quant à eux appelés à informer les utilisateurs sur la possibilité de rapporter les mobiles usagés dans les points de vente pour leur recyclage.

Des pistes pour une consommation plus soutenable sont également développées. Parmi celles-ci, garder son téléphone plus longtemps, en le traitant avec soin et en le réparant, permet de réduire le nombre d'appareils à produire et à éliminer.

Pour plus d'informations: La brochure La puce à l'oreille. L'impact du téléphone portable et la fiche pédagogique Allô, le monde! T'es où? peuvent être commandées sur le site de la Déclaration de Berne, www.ladb.ch

EN BREF

Evo, social-démocrate d'un nouveau genre

L'annonce, tombée un 1^{er} mai, est un peu passée inaperçue. Le nouveau président socialiste bolivien Evo Morales, triomphalement élu le 18 décembre dernier dès le 1er tour, a nationalisé les réserves de pétrole et surtout de gaz naturel, deuxièmes du continent en importance. Dans la foulée, le président a également confirmé la nationalisation prochaine des autres ressources naturelles ainsi que des décrets permettant de «récupérer la terre».

La décision d'Evo Morales, qui concrétise en fait le principe accepté par référendum en 2004 déjà, prévoit que l'Etat récupère la propriété et le contrôle total des hydrocarbures. Sa part aux revenus de l'exploitation passera à 82%. La société publique YPFB (Yacimientos Petroliferos Fiscales Bolivianos) prend le contrôle de la commercialisation nationale et internationale. Les biens des entreprises privées ne seront ni confisqués ni expropriés, mais ces entreprises devront négocier de nouveaux contrats dans un délai de 180 jours. Elles seront considérées comme de simples «prestataires de service».

Au contraire des Etats-Unis, le Brésil, l'Argentine et l'Espagne, pays «amis», ont réagi vivement à l'annonce, défendant leurs intérêts en tant qu'acheteurs et surtout ceux des deux mastodontes du marché, le brésilien Petrobras, dominé par des capitaux publics, et l'hispano-argentin Repsol-YPF. Les observateurs n'ont pas manqué d'y voir une preuve de plus du clivage entre gentils sociaux-démocrates (Lula, Zapatero et les autres) et méchants populistes et autres nationalistes de gauche (Evo, Hugo Chavez et... Fidel).

Pourtant, Evo Morales ne fait que concrétiser le programme pour lequel il a été élu par un électeur populaire sur un point qui fut et devrait toujours être crucial pour la gauche: les ressources naturelles doivent demeurer un bien commun. Mais Morales agit aussi en vrai réformiste: il se montre habile et prudent. Les «gentils» sociaux-démocrates ne s'y sont d'ailleurs pas trompés et ont baissé d'un ton, évitant ainsi de passer pour les nouveaux imperialistes. Si seulement ils pouvaient faire un pas de plus et s'inspirer de l'audace du camarade Evo.

Un forum sans voix?

Le Forum pour l'intégration des migrantes et des migrants (FIMM) s'est vu résilier le contrat de prestations que l'Office fédéral des migrations lui avait octroyé au moment de sa création. Prétexte invoqué par Christoph Blocher: la participation du FIMM à certaines campagnes de votation. Justification légitime ou muselière mal dissimulée?

L'organisation faitière des associations de migrant-e-s en Suisse (300 délégué-e-s, plus de 50 communautés) naît à Berne en 2000. Très vite, elle devient le représentant reconnu des migrant-e-s vivant en Suisse et le partenaire politique officiel dans le domaine de l'intégration. A ce titre, elle touche une subvention annuelle de 300'000 francs de la part de la Confédération. Or, après avoir envoyé son rapport annuel aux parlementaires, le Conseiller aux Etats Maximilien Reimann (UDC) dépose en décembre dernier une interpellation, en lisant que le FIMM avait utilisé une partie de son budget pour la campagne sur les naturalisations facilitées de septembre 2004. Le processus aboutit à la coupe du soutien annuel aux projets, qui sera désormais reconduit au cas par cas. Pourtant, dans ses statuts, le FIMM se

reconnait le droit – pour ne pas dire le devoir – d'exprimer ses positions sur des thématiques touchant aux questions migratoires. Pour expliquer ce soudain revirement, un retour sur la politique d'intégration en Suisse s'impose.

QUELLE POLITIQUE D'INTÉGRATION?

Dès la fin des années 60, les premiers indices d'une future politique d'intégration émergent en Suisse. Le principe de cette politique repose sur la nécessité d'améliorer la situation juridique des étrangers. Cette volonté débouche, durant les années suivantes, sur des facilités quant au regroupement familial, la mobilité géographique et professionnelle.

À partir de 1970, la Confédération se dote d'un instrument pour favoriser la politique d'intégration des migrants en

créant la Commission fédérale consultative pour le problème des étrangers (CFE) qui sera non seulement longtemps réservée aux seuls suisses (jusqu'en 1985) mais qui se limitera aussi à de simples déclarations d'intention durant de nombreuses années.

C'est dans les années 90 que la réflexion menée par cette commission aboutit à des propositions concrètes et qu'on affiche une réelle volonté politique d'intégrer les immigrés, après l'impasse des années 80. En 1996, la CFE publie une «Esquisse pour un concept d'intégration» qui sert de base aux débats parlementaires sur la révision de la loi sur le séjour et l'établissement des étrangers (LSEE). Il en résulte l'inscription, en 1998, de l'art. 25a LSEE qui donne pour la première fois une base juridique à l'intervention de la Confédération dans le domaine

de l'intégration des étrangers (par le biais de subventions). Puis en 1999, la CFE publie un nouveau document qui analyse la question de l'intégration et où des propositions pour la mise en application concrète de l'art. 25a LSEE sont formulées, en proposant notamment «la création d'une plateforme de discussion institutionnalisée dans le cadre de l'Ordonnance sur l'intégration qui serait le conseil de délégués des étrangers». De là naîtra plus tard le FIMM.

RETOUR À L'ÉTRANGER À «ASSIMILER»?

S'il est clair que l'intégration des migrants n'a pas toujours été une priorité des autorités helvétiques, à défaut de la volonté de posséder une main d'œuvre abondante et bon marché, la décision du département de Christoph Blocher interroge plus largement les perspectives de notre pays en matière de politiques d'intégration. A l'heure où tous les partis bourgeois ne cessent de prodiguer des conseils en la matière, comment ne pas s'inquiéter face à ce qui semble être un musellement et une mise à feu du principal «lobby étranger» du pays? Comment ne pas y voir un autre durcissement de la politique fédérale à l'égard des migrants, qui ceux-là justement constituaient jusqu'alors pour les partis de droite, les «bons» étrangers? Sous prétexte d'être intervenu dans le débat public en se positionnant contre des lois qui mettent à mal sa raison d'être (LEtr et LAsi), le FIMM et ce qu'il représente à été mis au ban.

Heureusement, son président, Antonio Cunha déclarait dernièrement dans *le Temps* (18 mai): «Nous considérons que nous faisons partie de cette société et que nous avons notre mot à dire. (...) Nous ne renoncerons pas à participer aux débats d'idées».

Rebecca Ruiz

100 ANS DE LA JEUNESSE SOCIALISTE SUISSE



Saviez-vous que la JS Suisse a été fondée le 25 décembre 1906? Qu'elle a été interdite en 1942 par le Conseil fédéral? Qu'elle a été un certain temps le mouvement de jeunesse du... Parti communiste suisse? Qu'elle était décrite dans les fiches de la police fédérale comme «marxiste pragmatique»? Qu'elle a été vue comme un danger pour les institutions suisses bourgeoises?

Cette année, c'est l'année où l'on s'intéresse à l'histoire de la JS Suisse! Car elle a 100 ans! Et ça se fête! **Vous êtes toutes et tous invité-e-s à venir célébrer l'année du jubilé de la JS Suisse!** Découvrir les méandres de son histoire, ses projets actuels, pourquoi elle représente toujours une menace pour la bourgeoisie suisse!

La fête des 100 ans de la JS Suisse, ouverte à toutes et tous, aura lieu le 3 septembre dès 14h00 au Kursaal de Berne. Au programme, une table ronde avec Hans-Jürg Fehr, Ruth Dreifuss, Jean Ziegler (sous réserve) qui aura pour thème: «Pourquoi sommes-nous socialistes au XXIe siècle?». Un apéritif suivra. La date du 3 septembre est à retenir! N'hésitez pas à passer, aucune inscription n'est nécessaire. Nous nous réjouissons de vous rencontrer à Berne.

Un petit livre retraçant l'histoire de la JS Suisse (86 pages) a été publié pour l'occasion. Au sommaire, un aperçu historique et quelques contributions d' (anciens) membres de la JS sur l'histoire du mouvement, les débats qui l'ont traversé, ses prises de positions (sur l'armée, le féminisme, les relations avec le PS, les services publics, etc.) Il peut dès à présent être commandé auprès du secrétariat de la JS Suisse (031 329 69 99, info@juso.ch) au prix de 25 francs pour les salarié-e-s (10 francs pour celles et ceux qui ne gagnent rien).

Prisons suisses: tolérance zéro...

Par **Alberto Velasco**,
député socialiste genevois.

Au mois de mai 2006, les prisons suisses étaient utilisées à leur pleine capacité, ce qui est la conséquence de l'augmentation importante du nombre de détenus ces quatre dernières années. A Genève, la situation est encore pire! En effet, la prison de Champ-Dollon – conçue pour la détention préventive – non seulement affiche complet, mais en plus hébergeait au 1^{er} juin 466 détenus alors qu'elle n'a été conçue que pour une capacité de 270 détenus. Cette population carcérale est composée en majorité de personnes jeunes, 82% d'entre eux ont moins de 40 ans, les jeunes entre 18 et 19 ans composent 8% de l'effectif et ceux entre 20 et 29 ans 50%. Par ailleurs, 85% des détenus sont étrangers, et l'immense majorité est de condition très modeste.

C'est dans ce contexte de surpopulation carcérale que des

troubles se sont produits à la prison de Champ-Dollon. Une commission de détenus a exigé de rencontrer des représentants de la Ligue des droits de l'Homme, de la presse et du Grand Conseil. Leurs revendications concernaient l'attitude du système judiciaire genevois à leur rencontre et notamment la manière dont les enquêtes sont menées, en particulier la durée de celles-ci qui mettent en relief la partialité des condamnations prononcées.

DÉTÉRIORATION GÉNÉRALISÉE

Ainsi, ces prisons surpeuplées sont le reflet d'une détérioration des conditions de travail des fonctionnaires que sont les juges et les gardiens de prisons. En effet, le nombre de détenus par gardien n'est pas respecté et l'encadrement n'est assuré qu'au prix d'un stress de plus en plus insupportable pour ces fonctionnaires. Il en va de même pour les juges d'instructions qui sont débordés par le nombre de dos-

siers et une certaine politique en matière de détention et répression appliquée par le Procureur Général et qui correspond à la «tolérance zéro» accompagnée du «budget zéro» chers aux tenants du moindre Etat et d'un libéralisme aveugle.

En ce qui concerne le reste de la Suisse, le nombre de jours de détention est passé de 1,8 millions en 2001 à 2,1 millions en 2004, et le total des jugements de condamnations de 86'186 en 2003 à 95'858 en 2004. En analysant les chiffres de la Confédération sur une période d'environ 20 ans, on s'aperçoit que le nombre de journées de détention est en constante augmentation et tout particulièrement ces quatre dernières années où elles sont passées d'environ 1,6 à 2,15 millions de journées, tout régimes confondus (exécution de peine, préventive et régime ordinaire).

DES QUESTIONS SE POSENT!

Dans ces conditions, la question que l'on est en droit de se

poser est pourquoi on n'a pas anticipé cette augmentation en prévoyant les infrastructures et le personnel d'encadrement adéquat. Car, contrairement aux idées reçues, les politiques de répression du type «tolérance zéro», coûtent à la société plus qu'elles ne rapportent. En effet, quand on incarcère des personnes, il est du devoir d'un Etat de droit d'assurer des conditions de détention qui préservent la dignité des détenus. Et cela a un prix. Mais, au-delà de ce constat, on doit se demander quel Etat aurait l'audace d'annoncer la planification de constructions pénitentiaires supplémentaires! Ce serait admettre l'échec de la politique sociale et de prévention de la délinquance.

En réalité, cette situation n'est que le résultat d'une société qui est de plus en plus sévère avec ceux qui sont projetés à sa marge et le signe d'une dégradation de la situation des couches les plus défavorisées. A Genève, ceci est clairement illustré par l'évolution parallèle que l'on constate entre l'augmentation des aides sociales et celle des personnes emprisonnées.

Triste constat que celui de voir comment, à mesure que l'on réduit les dépenses de l'Etat en matière de formation, de prévention sociale et de santé, on doit augmenter celles concernant les établissements pénitenciers qui, aujourd'hui, tant au niveau genevois que suisse, n'arrivent plus à satisfaire les nécessités croissantes!

SAINT-GALL: DEUX TURCS EXPULSÉS POUR PROTÉGER UNE JEUNE FEMME MENACÉE DE MORT

Fin mai à Saint-Gall, deux ressortissants turcs, le père et le mari d'une jeune femme de 21 ans, ont été expulsés pour l'avoir menacée de mort. Elle avait refusé de vivre avec l'homme que son père, qui vivait en Suisse avec sa famille, l'avait contrainte à épouser il y a une année en Turquie, et qui avait ainsi obtenu le droit de venir en Suisse au titre du regroupement familial.

La décision, prise avant la fin de la procédure pénale pour protéger la jeune femme du risque d'un crime d'honneur, a été saluée notamment par *Le Matin* (27 mai) comme une première démontrant le courage et la détermination de la Conseillère d'Etat radicale Karin Keller-Sutter et des autorités saint-galloises. Un signal fort a été donné: «pas de ça chez nous!».

Dans *Le Temps* du 31 mai, la présidente du Forum pour un islam progressiste applaudit. Mais l'avocat zurichois Marc Spescha doute avec raison des motivations des autorités. Pourquoi ne pas avoir maintenu les deux hommes en détention préventive, ce que le droit saint-gallois permet, au lieu de les expulser avant leur jugement, alors que le père vivait depuis plus de vingt ans en Suisse?

Soyons clairs. Les discriminations et la violence contre les femmes, qu'il s'agisse de menaces, de violence conjugale ou d'excision par exemple, doivent être condamnées et combattues fermement. Cela étant, la récupération de ce combat par une certaine droite pour des motifs de politique des étrangers, suivant l'exemple de la responsable de la police des étrangers valaisanne Françoise Giannada, a quelque chose d'hypocrite, voire d'inepte.

VALEURS UNIVERSELLES

Ce discours nauséeux et dangereux ne vise qu'à stigmatiser une fois de plus les migrants en général, comme si l'égalité, les droits et la dignité des femmes étaient soudain devenues la marque de fabrique du pays, que les bons Suisses respectent en toutes circonstances, et que la droite ne manque pas une occasion de promouvoir, comme chacun sait.

Or ces valeurs doivent être défendues parce qu'elles sont universelles, non parce que ce sont «les nôtres». Les crimes et délits doivent être punis indépendamment de l'origine du délinquant, avec les outils de la justice pénale et en respectant les droits de la défense. Ou alors pourquoi ne pas expulser du pays les Suisses inculpés pour violence conjugale, sans attendre leur jugement?...

Cyril Mizrahi

FRITURE SUR LA LIGNE



Parcours d'un historien engagé

«Les hommes font [leur vie], mais ils ne [la] font pas comme ils veulent, ils ne [la] font pas dans des circonstances qu'ils choisissent, mais dans des circonstances qu'ils rencontrent directement, données et transmises par le passé.» (Karl Marx, cité par E. J. Hobsbawm).

Eric J. Hobsbawm est considéré comme l'un des historiens les plus talentueux de sa génération. Son ouvrage le plus connu est une histoire du «court XXe siècle», son *Âge des Extrêmes* qu'il déroule depuis le début de la première guerre mondiale jusqu'à la chute du mur de Berlin. Depuis la parution de cet ouvrage – que les francophones ont dû attendre près de dix ans! – il l'a intelligemment complété. Il a tout d'abord prolongé sa réflexion au sein d'un ouvrage d'entretien, *Les enjeux du XXIe siècle*. Il porte aujourd'hui, au sein d'une autobiographie, un regard personnel et neuf sur son court vingtième siècle. Comme il le dit lui-même, «en un sens, ce livre est le revers de L'Âge des Extrêmes: ce n'est pas l'histoire dumonde illustrée par les expériences d'un individu, mais l'histoire du monde formant cette expérience (...)» (p. 11).

UN LIEN INDÉFECTIBLE

Sa vie semble faire écho au destin terrible et exceptionnel du court XXe siècle. Né en 1917 à Alexandrie d'une mère autrichienne et d'un père anglais, issu de la petite bourgeoisie juive, il passe son enfance à Vienne. La Vienne des années vingt et trente est à la confluence de l'Histoire, humiliée par la défaite de 1918 et le démembrement de son empire, dans l'œil du cyclone de la grande crise et de la montée du nazisme. Suite à la mort de ses parents, il déménage à Berlin en 1931 où il reste jusqu'en 1933. Ces quelques années scellent son engagement politique. Il rejoint un groupe d'écoliers communistes berlinois et adhérera, quelques années plus tard, au Parti Communiste de Grande-Bretagne, un parti qu'il ne quittera que dans les années hui-

tante, lors des nombreuses scissions qui secouent un Parti moribond. Son long engagement au sein du mouvement communiste est sans nul doute l'un des intérêts manifestes de son autobiographie. De la double perspective de l'historien critique et du militant impliqué, il explique, sans excuser, les différentes crises qui ont secoué le mouvement. Ainsi, au sujet de l'année 1956 qui voit, coup sur coup, le rapport Khrouchchev faire la lumière sur les exactions staliniennes et l'invasion des chars russes à Budapest, il livre cette double explication sur les raisons qui l'ont poussé à ne pas quitter, comme tant d'autres, le Parti Communiste. Dans une perspective d'historien, il explique ce choix par son appartenance à une génération de communistes, ceux et celles qui adhèrent avant 1935, pour lesquels la perspective de lutter pour la Révolution mondiale comme la lutte contre le fascisme, symbolisaient des idées suffisamment fortes pour résister à de telles crises. Ces idées ne pouvaient être que renforcées puisqu'elles puisaient leurs racines dans le Berlin des années trente et qu'à cette période, un jeune anglais et un jeune d'Europe centrale «ne pou-

vaient devenir communistes avec le même sentiment» (p. 259). Dans une perspective d'autobiographe, il explique aussi ce choix par la fierté, la fierté de réussir une carrière académique «tout en m'affichant communiste» (p. 260).

HISTOIRE ET HISTOIRE

Outre cet aspect, cet ouvrage comporte de nombreuses réflexions, qu'elles soient d'ordre politique lorsqu'il compare, par exemple, les mouvements de contestation des années trente et soixante, ou d'ordre personnel, comme ce lien tissé entre manifestation de masse et sexe. C'est aussi une magnifique source de renseignements sur le parcours des nombreuses personnalités qui ont croisé la route de l'auteur. Si elle pêche parfois par un trop grand souci de détail – déformation professionnelle sans doute –, si le style est très académique, il n'en demeure pas moins que cette autobiographie est d'une grande richesse, autant pour la grande Histoire que pour l'insertion des individus dans son cours.

Julien Wicki

Hobsbawm Eric, Franc-Tireur, Paris: Ramsay, 2005, 521 p.

LA CROISSETTE S'AMUSE

Le cinéma est étrange. Véritable *star-system* mondialisé, il doit parfois son succès à la critique de ce pour et par quoi il vit. Ceci est valable surtout pour un certain type de films, dont Cannes se fait souvent le porte-parole pendant quelque temps. Ce festival montre à quel point les contradictions du cinéma (et de l'art) sont belles mais suspectes: en foulant le fameux tapis rouge, sous les feux des flashes, filmés par des dizaines de télévisions, les réalisatrices et réalisateurs présents se plient aux règles d'un système qui rend leur œuvre – parfois engagée – mondialement célèbre, aimée, vendue, et financièrement bénéfique.

Mais bon: même si les nœuds pap' s'attachent comme se nouent des lacets, même si le «(télé)spectateur» assiste plus au *glamour* qu'au cinéma, les films présentés – auxquels évidemment Europlex-Pathé ne nous fera pas forcément le privilège d'assister – ne présagent rien de moins que de bonnes doses de luttes injectées à coup d'Almodóvar-Moretti-Loach en état de grâce.

Les deux premiers sont déjà à l'écran, le troisième débarque ces temps. Encore que, les distributeurs anglais ne s'arrachant apparemment pas les copies de la palme d'or, prévoyons le pire. Comme pour le dernier film de l'auteur sur la privatisation des trains en Grande-Bretagne, non seulement la critique anglaise a accueilli le film avec des réserves presque improbables, mais en plus il n'a été distribué que dans 30 salles du pays!

De ce point de vue-là, espérons que les *smokings* de la Croisette et la palme reçue rendent le film moins «basement social».

MS

Sources: Le Temps, 30 mai 2006

BABY FLOP



Charité bien ordonnée...

Vous trouvez que les meubles IKEA sont compliqués à monter? Eh bien, ce n'est rien en comparaison des montages financiers dont sont capables les experts comptables qui ont mis au point le système financier d'IKEA. Au terme d'une enquête fouillée, les journalistes de *The Economist* ont tenté de reconstituer les circuits que suit l'argent du plus célèbre résident d'Epalinges, Ingvar Kamrad. Accrochez vos ceintures!

La compagnie-mère, qui possède 207 des 235 magasins IKEA dans le monde est *Ingka Holding*, une compagnie privée néerlandaise. Mais *Ingka Holding* appartient en entier à la Fondation *Stichting Ingka*, qui elle est une fondation néerlandaise, sans but lucratif, et donc exemptée d'impôts. En 2004, les profits de *Ingka Holding* étaient de 1,4 milliards. D'après *The Economist*, le groupe *Ingka Holding* vaudrait près de 28 milliards.

Ceci fait de *Stichting Ingka* la fondation charitable la plus riche au monde. Mais que fait-elle de ses milliards? Formellement, elle encourage «l'innovation dans le domaine de l'architecture et du design d'intérieur». En réalité, elle transfère une partie (inconnue) de son argent à une autre fondation, la *Stichting IKEA*, qui sert à créer des réserves de capital pour le développement à long terme du groupe IKEA. Quant au côté charitable, cette fondation

donne 1,7 million par an à une université suédoise. Ce qui est bien, mais loin des 1,4 milliards de profit annuel.

En réalité, la forme juridique de la fondation permet à Ingvar Kamrad et ses proches d'avoir un contrôle absolu sur son groupe, qui ne peut être la cible d'aucune attaque. Quel est alors le moyen utilisé pour gagner de l'argent de poche? Tout simplement la propriété de la marque «IKEA» qui n'appartient pas à *Ingka Holding*, mais à *Inter IKEA Holding*, enregistré au Luxembourg. On passe les détails du montage financier, mais à la toute fin de la chaîne, d'après l'hebdomadaire britannique, il est à peu près certain que ce sont les membres de la famille Kamrad qui touchent le pactole. *The Economist* estime que, dans l'ensemble, ce système a dégagé en 2004, un profit de 553 millions. Sur lequel il n'y a guère que 19 millions d'impôts qui ont été payés.

Cela valait bien un don de CHF 500 000.- à l'ECAL pour fêter ça! Il est vrai que la Suisse se montre bonne fille avec le milliardaire: d'après *24 Heures* (5 avril 2006) Kamrad, seconde fortune du pays, au bénéfice d'un forfait fiscal, n'a jamais payé plus de CHF 200 000.- d'impôts par an. Chapeau bas, M. Kamrad.

Romain Felli

Source: *The Economist*, 13 mai 2006

EN BREF

Vieille Europe et mobilité sociale

Le très libéral *Economist* de Londres est-il en train de se convertir à la social-démocratie? C'est ce que pourrait laisser croire un article paru dans sa dernière édition (2 juin 2006). Au terme d'un papier très documenté, l'hebdomadaire britannique conclut, à sa propre stupéfaction, que la mobilité sociale est plus importante en Europe qu'aux Etats-Unis, en particulier pour les personnes issues des milieux défavorisés. Ainsi les Etats-Unis seraient à la fois plus inégalitaires et moins prompts à l'ascension sociale que la vieille Europe. Mais quelles sont les raisons du succès européen d'après *The Economist*? «Pour l'Europe, le secret d'une plus grande mobilité sociale réside, premièrement, dans des politiques redistributrices importantes qui bénéficient en particulier à ceux qui sont en bas de l'échelle sociale; et deuxièmement, surtout dans les pays nordiques, un système éducatif plus souple et moins marqués par les inégalités de classe, fonctionnant du haut vers le bas». Camarades libéraux, encore un effort pour être révolutionnaires !

NDLR

A force, ça va finir par se voir

Pour être sûr qu'un bavardage hebdomadaire sur cette Suisse immobile, pleine de bureaucrates et pas compétitive pour un sou paraisse dans ses colonnes, *Le Temps* se fournit chez Beat Kappeler, syndicaliste repentini par métier. Déjà moins irritant car un peu moins souvent dans *Le Temps* (une fois par mois en 2005), Xavier Comtesse, directeur romand d'*Avenir Suisse*, est un autre de ses lampistes du Capital. Lui se laisse interviewer à l'oeil, les multinationales suisses défrayant l'agitateur d'idées. Un petit dernier? Stéphane Garelli, penseur professionnel car professeur à l'IMD (fondé par Nestlé) et récemment repéré par *L'Hebdo* dans ces 100 personnes qui (dé)font la Suisse. À l'inverse des deux premiers, cet ancien directeur général du *World Economic Forum* (1974-1987) hésite à paraître dans *Le Temps*, même si parfois il y distille quelques idées pour une Suisse qui innove. Mais en principe, sa position de président du conseil administration du *Temps* l'oblige à la retenue.

Des principes qui n'effleurent pas trop l'indépendante rédaction du *Temps* quand le 3 mai passé elle publie trois-quarts de page sur *Top Class Competitors*, le dernier opus de Stéphane Garelli. Florilège: «Il s'agit d'un ouvrage magistral, truffé d'exemples et de citations historiques (...) Après la lecture de ce livre dense de 272 pages, on ne peut qu'inviter les politiciens, les administrateurs publics ou privés, les chefs d'entreprises mais aussi les leaders d'opinions suisses à s'y plonger (...) C'est un antidote au flot quotidien d'informations simplistes (...) Et le passage sur la Suisse, incapable de mener à bien ses réformes, en est une illustration éblouissante». Le nom du pigiste invité par la rédaction du *Temps* à écrire ses mots si poignants? Xavier Comtesse.

Clara Zetkin (1857-1933)

«Libérée de sa dépendance économique vis-à-vis de l'homme, la femme est passée sous la domination économique du capitaliste. D'esclave de son mari, elle est devenue l'esclave de son employeur. Elle n'avait fait que changer de maître. Cependant le capitaliste ne se contente pas d'exploiter la femme elle-même, il se sert d'elle pour exploiter encore mieux les travailleurs. [...] Il n'existe donc pas d'opposition réelle entre les intérêts des travailleurs et ceux des travailleuses, mais bien une opposition irréductible entre les intérêts du capital et ceux du travail.»

Discours au Congrès de Fondation de la IIème internationale, 1889. Cité in Clara Zetkin, Batailles pour les femmes, (édité par Gilbert Badia), Paris, Editions sociales, 1980.

Clara Zetkin, journaliste et femme politique marxiste allemande. Amie de Rosa Luxemburg, elle est une figure historique du féminisme, à qui l'on doit la création de la journée internationale des femmes (8 mars). Ses principaux combats ont été la lutte pour la suppression du capitalisme et l'instauration du socialisme, pour le droit de vote des femmes, le droit au divorce et l'égalité entre les sexes.



AGENDA

24 juin
Assemblée des délégués du Parti socialiste suisse.
11h00, Delémont.

Jusqu'au 25 juin
Tchernobyl, l'héritage caché
Photographies de Pierpaolo Mittica.
Galerie Focale, place du Château 4, Nyon.

Du 3 au 9 juillet
NIFFF – 6^e festival international du film fantastique.
Neuchâtel.

4 juillet
Congrès du Parti socialiste vaudois.
19h00, Maison du Peuple, Place Chauderon 5, Lausanne.

4 et 5 août
Le Sofia Festival
Deux jours de musiques et d'animations – Org.: intervenants sociaux et bénéficiaires de la Fondation Mère Sofia.
Les Pyramides, Vidy-Lausanne.

18 août
Congrès du Parti socialiste neuchâtelois.
19h00, Val-de-Ruz.

25 août
Congrès du Parti socialiste du Jura bernois.
19h30, Hôtel Central, Tavannes.

Du 1^{er} au 3 septembre
Génération précaire? – 3^e Université d'Été d'Attac Suisse.
09h30, Salle Farel, Quai du Haut 12, Bienne.

16 et 17 septembre
Congrès ordinaire du Parti socialiste suisse.
11h00, Stadthalle, Sursee (LU).

23 septembre
Augmentez les salaires - Cap sur l'égalité!
Manifestation nationale.
13h30, Schützenmatte, Berne.

24 septembre
Votations fédérales.

JAB
1002 Lausanne

Pages de gauche
Mensuel d'opinions socialistes

Paroles mobiles...

«Le vice profond des bagnoles, c'est qu'elles sont comme les châteaux ou les villas sur la Côte: des biens de luxe inventés pour le plaisir exclusif d'une minorité de très riches et que rien, dans leur conception et nature, ne destinait au peuple. [...] D'objet de luxe et de source de privilège, la bagnole est ainsi devenue l'objet d'un besoin vital: il en faut une pour s'échapper de l'enfer citadin de la bagnole.»

André Gorz, «L'idéologie sociale de la bagnole», in Ecologie et politique, Paris, Seuil, 1975, p. 77-87.

«Le capitalisme automobile a tout prévu: au moment où la bagnole allait tuer la bagnole, il a fait disparaître les solutions de rechange. Ainsi l'Etat capitaliste a d'abord laissé se dégrader, puis a supprimé, les liaisons ferroviaires entre les villes, leurs banlieues, et leurs couronnes de verdure. [...] La vérité c'est que personne n'a vraiment le choix: on n'est pas libre d'avoir une bagnole ou non parce que l'univers suburbain est agencé en fonction d'elle – et même, de plus en plus, l'univers urbain.»

Idem.

«L'hypermobilité est devenue une obligation malade, et je trouve pour ma part scandaleux l'envoi par charters entiers d'Occidentaux repus vers la misère du tiers-monde, qu'ils ne font en général qu'aggraver.»

René Dumont, Pourquoi les écologistes font-ils de la politique, Paris, Seuil, 1978, p.180.

«Ce monopole des transports, comme une bête monstrueuse, dévore l'espace. Même si les avions et les autobus fonctionnaient comme service public sans polluer l'air et le silence et sans épuiser les ressources en énergie, leur vitesse inhumaine n'en dégraderait pas moins la mobilité naturelle de l'homme, et le contraindrait à donner toujours plus de temps à la circulation mécanique.»

Ivan Illich, La convivialité, Paris, Seuil, 1973, p.81.