Domaine Public 876

DP

J.A. 1000 Lausanne 1 24 septembre 87
Hebdomadaire romand Vingt-quatrième année

Les chances du retard

Il y a six ans, le peuple suisse a inscrit dans la Constitution le principe de l'égalité entre hommes et femmes, notamment dans le domaine des salaires. Sur ce dernier point, les résultats sont décevants: malgré les craintes du patronat, conscient qu'une différence globale des salaires de 30 à 40% pouvait cacher certaines discriminations, il n'y a pas eu avalanche de plaintes. Et les cinq ou six cas traités par les tribunaux montrent que les juges trouvent plus facilement des arguments pour imposer aux femmes le service des pompiers que pour obliger les employeurs à respecter l'égalité de salaire.

Pourtant, les choses bougent dans le domaine du travail. Peu à peu l'idée de l'égalité est reprise par les médias. L'action "Taten statt Worte" – traduite par "Des actions au lieu des mots" (cf. DP no 873) développe une stratégie prometteuse. Elle incite directement les entreprises et les administrations à prendre des mesures "positives": encourager les femmes aux travaux traditionnellement réservés aux hommes, faciliter leur promotion et offrir des conditions de travail à temps partiel pour les travailleuses et les travailleurs qui ont charge d'enfants et de ménage.

Lors d'une conférence organisée par "Des actions au lieu des mots", qui a réuni 600 personnes, j'ai été frappé par l'optimisme et la bonne volonté, aussi bien des femmes que des dirigeants d'entreprise. L'égalité, elle aussi, se développe plus facilement si les deux partenaires y trouvent leur avantage. Dans la situation actuelle, où les collaborateurs qualifiés deviennent rares, les femmes ont quelque chose à échanger: un potentiel de qualifications mal exploité jusqu'ici par les entreprises.

Mais que faire si la conjoncture économique devient moins favorable? Ici, la discussion a fait ressortir le clivage classique: la représentante des syndicats a plaidé pour une série de mesures collectives et légales, la conseillère nationale Eppenberger s'est montrée horrifiée par l'idée d'une loi sur l'égalité. Alors qu'une telle législation existe depuis vingt ans déjà aux pays de Mme Thatcher et de M. Reagan.

En matière d'égalité, on observe deux situations caractéristiques de la politique suisse: le conflit au sujet du rôle de l'Etat dans l'économie, et le retard dans les solutions à adopter.

Le retard n'est ni une vertu ni un défaut; tout dépend de ce que nous en faisons. Dans les années cinquante, la Suisse fût un des derniers pays à s'attaquer à la planification des autoroutes – avec l'idée de conduire le trafic jusqu'au centre des villes. Une idée déjà dépassée à l'époque. Mais on n'a pas écouté les experts qui avaient observé la situation dans les pays les plus avancés. Ce retard stérile contraste avec celui qu'a pris le programme nucléaire: malgré le feu vert du parlement, on n'a pas encore repris les travaux à Kaiseraugst. Depuis dix ans, nous vivons un moratoire de fait. Une chance pour un petit pays, qui n'a pas les moyens de tout inventer, mais qui peut apprendre des expériences (bonnes ou mauvaises) des autres.

Au sujet de l'égalité aussi, on aurait tout avantage à profiter d'une expérience politique entamée depuis vingt ans déjà dans de nombreux pays. Une tâche prioritaire pour le prochain parlement.

WL

Trèfle atout

■ (*jd*) *L'Atout* loue l'initiative de la Commission fédérale pour la jeunesse de sensibiliser les jeunes aux problèmes de la politique helvétique. Mais il n'a pas goûté l'introduction du président de ladite commission au rapport "Jeunes et élections fédérales". Une Suisse engourdie dans sa réussite matérielle et son consensus politique? Un Etat qui n'est plus la chose de tous, mais une puissance autoritaire à laquelle les jeunes ne s'identifient pas? Non! L'auteur de cette introduction "porte sans doute des lunettes noircissant la situation".

Le porteur de lunettes est Guy-Olivier Segond, candidat radical genevois aux élections fédérales; l'optimiste de service, Geneviève Aubry, candidate radicale bernoise aux mêmes élections.

DOSSIER DE L'EDITO

L'expérience des autres

■ (*réd*) Alors que les Suissesses n'avaient pas encore le droit de vote, d'autres pays se dotaient déjà (ou seulement...) d'une législation sur l'égalité entre hommes et femmes. Dans un premier temps, la loi se limite à régler l'égalité des salaires (Etats-Unis 1963, Grande Bretagne 1970, France 1972); elle interdit les discriminations ouvertes, explicites. Mais on constate rapidement que cette manière de faire ne permet de saisir qu'une faible part des discriminations sur le marché du travail.

Dans un second temps, le législateur élargit la notion de discrimination; l'interdiction s'applique aussi bien à l'embauche qu'à la promotion, la formation et le licenciement (Etats-Unis, pays scandinaves et Marché commun) ou s'étend à des domaines extérieurs au marché du travail comme le logement, l'achat de biens et de services, l'école (Canada).

Actuellement, la plupart des pays industrialisés disposent d'une législation sur l'égalité qui règle les rapports entre employeurs et employés. Mais l'expérience montre que les discriminations avant l'entrée sur le marché du travail (éducation, formation) et hors de ce marché (fiscalité, assurances sociales) influencent considérablement la vie professionnelle des femmes.

L'élargissement de la notion de discrimination, l'extension du principe de l'égalité des salaires et la nécessité de coordonner la législation sur l'égalité avec d'autres lois, pour éviter les discriminations hors du marché du travail, telles sont les tendances que l'on peut observer actuellement. Elles résultent des expériences faites originairement et des échecs enregistrés notamment lors des périodes de conjoncture économique défavorable. On constate également une évolution dans la définition de l'égalité dans le travail: on est passé de l'idée d'un travail identique à celle d'un travail de valeur égale. Elle a rendu plus complexe l'évaluation des fonctions, qui ne peut plus être laissée à la seule appréciation des tribunaux. Ainsi la législation canadienne distingue les critères admissibles: neutralité par rappport au sexe, objectivité, utilité pour l'exécution du travail. Des critères apparemment neutres comme le poids ou la grandeur sont exclus s'ils ne sont pas en rapport directs avec la tâche.

L'interdiction des discriminations et le droit individuel à un traitement égal ne sont pas les seuls moyens de parvenir à l'égalité dans la vie active. La plupart des pays ont complété ce volet par des mesures de promotion de l'égalité (mesures positives). Il s'agit de mesures visant à prévenir des discriminations ou à améliorer la situation des femmes dans une entreprise, une branche économique, un groupe d'âge ou de qualification: programmes de formation, quotas pour accélérer la proportion des femmes dans certaines catégories professionnelles, aménagement du temps de travail, congé parental, infrastructures sociales.

Les discriminations cachées

Elles consistent à exiger des femmes des qualifications sans rapport avec le travail en question, qualifications qui de fait se rencontrent plus fréquemment chez les hommes.

Les discriminations indirectes résultent de comportements qui ne visent pas volontairement la discrimination des femmes mais qui la favorisent de fait.

EMPLOI

L'expansion genevoise

■ (*jd*) "Vivre et travailler demain à Genève", c'est le thème d'une journée d'étude du Syndicat interprofessionnel des travailleuses et travailleurs (SIT) tenue en juin 1987, et le titre d'une brochure de 60 pages qui vient de paraître [1]. Par cet effort d'analyse de la réalité concrète dans laquelle il agit, le SIT se propose de mieux adapter sa stratégie à un monde en mouvement, pour ne pas en rester à des recettes et à des clichés dépassés. Des informations sur le marché du travail, la démographie, le rôle du tertiaire, le chômage, l'aménagement du territoire, le logement, des témoignages de militants syndicaux, le résumé des exposés de Marian Stepczynski – la prospérité genevoise – et de Jean-Marc Lamunière – l'urbanisme – permettent de faire le tour de la réalité genevoise.

Nous avons retenu en particulier les chiffres suivants, dont certains mettent en évidence la fragilité de la métropole du bout du lac:

- Entre 1975 et 1985, 40 000 emplois nouveaux pour une population qui croît de 22 600 unités seulement. L'augmentation est réelle même dans le secteur primaire (+13%); celle du bâtiment (+14%) compense la baisse dans l'industrie (–14%). Le secteur immobilier et les banques (+37% chacun) restent les grands pourvoyeurs d'emplois nouveaux.
- En 1985, la moitié des actifs sont des étrangers (92% dans le bâtiment); les saisonniers et les frontaliers représentent un tiers des actifs étrangers.
- 30% des nouveaux emplois ont été occupés par de nouveaux immigrés et 30% par d'anciens immigrés naturalisés.
- Les activités porteuses en terme d'emploi sont d'implantation récente et fortement dépendantes du secteur international. Quelles seraient les conséquences d'un départ des organisations internationales?
- Les activités nouvelles (conseil, expertise juridique, fiscale, financière) sont possibles grâce à des spécialistes "importés". Qu'en est-il de l'adéquation du système de formation?

[1] SIT Information no 48. Case postale 343, 1211 Genève 3

ARRET A YVERDON

Le pouvoir technocratique

■ (*ag*) Ainsi les trains intercity qui, de Neuchâtel gagnent directement Genève-Cointrin en évitant Lausanne – d'où un gain de 20 minutes – s'arrêteront désormais à Yverdon. Pas en 1989, comme l'exigerait normalement le rythme biennal des horaires CFF, mais en 1988 déjà.

DP a contribué à la pression exercée sur les CFF pour que soit corrigée cette décision absurde, commercialement et pratiquement.
Il ne reste donc plus qu'à enregistrer ce succès.
Mais, comment ce qui était impossible, il y a deux mois, est-il devenu réalisable du jour au lendemain?
Car les technocrates n'ont cessé d'opposer des arguments "décisifs": impossibilité de glisser ces trains s'ils s'arrêtaient à Yverdon sur la ligne Lausanne-Genève, surchargée, compte tenu des départs aux cadences serrées de Zurich. Et d'invoquer les indispensables minutes de réserve, requises pour tenir compte d'éventuels ralentissements dus à des travaux sur les voies. Et d'évoquer le nécessaire et préalable doublement de la voie à hauteur d'Onnens, etc.
Bref, nulle part l'horaire ne libérait les trois minutes nécessaires à l'arrêt à Yverdon.
Ces raisons techniques ont été servies aux autorités politiques et répercutées par elles.

Qui ne peut...

Un conseiller d'Etat vaudois commentait en ces termes l'entrevue d'une délégation du gouvernement cantonal avec la direction des CFF: "Nous n'avons pu que leur dire: – nous ne comprenons rien à vos arguments techniques; nous en admettons le sérieux, mais nous maintenons notre position de principe".
Mieux, le Conseil fédéral lui-même écrivait le 13 mai de cette année: "Il n'est toutefois guère vraisemblable que les trois minutes manquantes pourront être trouvées uniquement dans le secteur de l'exploitation, sans que l'appareil de production ait été amélioré au préalable." (Réponse à l'interpellation V. Ruffy).

A partir de ce cas simple se révèle tout un exercice du pouvoir. Les responsables politiques sont incapables de contrer l'argument technique.
Dans le cas particulier, la technicité était pourtant limitée. Les connexions et les interdépendances ferroviaires sont plus complexes que la simple lecture d'un horaire, mais plus accessibles tout de même que la technique des supraconducteurs, évoquée abondamment lors de la votation vaudoise sur la ligne à haute tension Galmiz-Verbois.
Il a pourtant fallu qu'une petite équipe de techniciens des transports ferroviaires, animée par le sydnicat SEV, fasse la démonstration que l'arrêt à Yverdon était possible pour que les CFF acceptent l'évidence. De surcroît ils négligeaient un marché important: les 50 000 habitants de la zone yverdonnoise.
Ces contre-experts, le gouvernement vaudois ou même le Conseil fédéral aurait dû les avoir à sa disposition ou les mandater.
Le pire est l'enfermement dans le dialogue de sourds du type: "nous voulons – vous voulez, mais ce n'est techniquement pas possible".
Du même ordre, aux conséquences déplorables, le mépris de certains hommes politiques pour les tâches d'exécution et la bonne faisabilité d'une décision; la formule gaulienne "l'intendance suivra" qui veut affirmer la supériorité du politique sur le gestionnaire débouche en fait sur l'arbitraire de l'inapplication ou de la mauvaise application du droit, qui est une des caractéristiques des régimes français.

Eclaircissement

Trois minutes d'arrêt à Yverdon: le "pas possible" est donc devenu "possible".
Ce cas d'école devrait servir à la décantation des pouvoirs: le politique et le technocratique.
On souhaiterait donc qu'une question très simple soit adressée au Conseil fédéral: "Le Conseil fédéral peut-il expliquer pourquoi ce qu'il déclarait au printemps impossible dans l'immédiat est devenu possible à l'automne?"

■ (*jd*) Les autorités genevoises ne sont guère portées à faire circuler les informations qu'elles détiennent. Trois exemples récents: suite à un recours, le tribunal fédéral a jugé que la pratique genevoise, vieille de septante ans, consistant à publier les transactions immobilières dans la FAO, était contraire au droit fédéral. Dont acte. Mais cette décision judiciaire n'interdit pas de rendre public le nombre des transactions et leur montant par quartier ou par zone. Le Conseil d'Etat trouve suffisant que la seule administration soit tenue au courant des achats de terrains et d'immeubles.

GENEVE

«Glasnost»

Dans le cadre d'une enquête sur les salaires, la *Tribune de Genève* a révélé les effectifs du personnel par classe de traitement pour les douanes, les PTT, et la Ville de Genève. Le quotidien n'a pu obtenir ces données pour le personnel du canton: le Conseil d'Etat refuse de les communiquer "pour protéger les intérêts des fonctionnaires".
Plus anciennement, un projet de loi socialiste autorisant l'accès des particuliers aux informations détenues par l'administration – sous réserve d'un intérêt public ou privé prépondérant – était sèchement repoussé par le Grand Conseil.

DP Domaine Public

Rédacteur responsable:
Jean-Daniel Delley
Rédacteur: Marc-André Miserez
Ont collaboré à ce numéro:
Jean-Pierre Bossy
François Brutsch
André Gavillet
Pierre Imhof
Wolf Linder
Charles-F. Pochon
Point de vue:
Jeanlouis Cornuz
Abonnement:
63 francs pour une année
Administration, rédaction:
Case 2612, 1002 Lausanne
Saint Pierre 1, 1003 Lausanne
Tél: 021 / 22 69 10 **CCP:** 10 - 15527-9
Composition et maquette:
Domaine Public
Impression:
Imprimerie des Arts et métiers

CIRCULATION URBAINE

Les recettes de seize villes

■ (*fb*) Dans le sillage de la législation sur la protection de l'environnement, l'exécutif de la ville de Zurich demande un crédit de 80 millions de francs pour des mesures de réduction, de canalisation et de modération du trafic motorisé. Un projet qui s'insère dans une politique globale comprenant également le développement des transports publics, la réduction de l'offre de stationnement (en particulier pour les pendulaires) et la promotion des déplacements à pied et à vélo.

En cours depuis plusieurs mois, le débat est vif sur les bords de la Limmat. Et la presse y joue un rôle actif à coup de dossiers solidement charpentés. La *Neue Zürcher Zeitung* et le *Tages Anzeiger*, en pleine émulation, ont ainsi publié pendant plusieurs semaines des enquêtes sur la circulation dans différentes villes (voir encadré).

Quatorze villes, mais une grande similitude des problèmes auxquels elles sont confrontées et des politiques mises en œuvre: accroissement des besoins de déplacement et impossibilité physique de les satisfaire en développant la motorisation individuelle en ville; recherche d'une mobilité qui ne sacrifie pas le cadre urbain et la qualité de la vie. Transcendant toutes les différences culturelles qu'il peut y avoir entre Rome et Stockholm, Hambourg et Singapour, cela paraît bien être le mode de vie urbain qui, pour survivre, postule l'adaptation des modes de déplacement.

Mais les différences ne manquent pas, de Marseille qui cherche à séduire avec le métro sans mesures restrictives pour l'automobile — elle prolonge aussi ses autoroutes — à Singapour où la dissuasion financière joue à plein contre l'automobile en général, et le trafic pendulaire en particulier: depuis 10 ans, il faut payer pour entrer le matin au centre-ville avec moins de 3 passagers à bord (Stockholm envisage une mesure similaire... dont le produit servirait aussi à financer les travaux routiers.)

La découverte du parcomètre

L'histoire et l'apprentissage que représentent les étapes de l'évolution urbaine se lisent à travers ces villes allemandes (Stuttgart, par exemple) où la communauté tarifaire, voire de trafic des transports publics (mise sur pied d'une offre intégrée) est une rélaité ancienne alors que Milan, comme Genève ou d'autres, s'emploie à développer aujourd'hui un réseau démantelé. Si Rome découvre le parcomètre horaire, Stockholm en fait un instrument de régulation sophistiqué à tarif et durée variables. Plusieurs villes favorisent les habitants de certaines zones en leur réservant le stationnement au moyen d'une vignette.

A travers la plupart des exemples, la politique du parcage s'affirme d'ailleurs comme le nœud du problème: la disponibilité de stationnement est le moteur du trafic, qui se déplace toujours d'une place à une autre. Dans les villes, le parcage pendulaire est le plus souvent banni, pour être reporté (comme à Hambourg ou Berne) sur de nombreux parcs d'échange avec les transports publics, hors de ville.

Place au vélo

A Bâle comme à Zurich, le potentiel du vélo — seul ou en liaison avec les transports publics — pour assurer une part de substitution du trafic motorisé n'est pas oublié. Une étude allemande a montré qu'un trajet en voiture sur deux fait moins de 5 km, un sur trois moins de 3 km, un sur huit moins de 1 km; des distances facilement parcourues à vélo. La ville de Graz, en Autriche, s'est lancée dans un ambitieux programme pour créer un important réseau cyclable en réaffectant notamment des routes existantes. Cette politique est intégrée dans un concept qui comprend une importante zone piétonne couvrant la vieille ville, une stricte prohibition du parcage pendulaire, le développement des transports publics et la canalisation du trafic automobile.

Les enquêtes de la Neue Zürcher Zeitung *et du* Tages Anzeiger *ont porté sur 14 villes, à travers 16 articles: Berne (NZZ 24.3), Bâle (NZZ 30.3), Genève (NZZ 13.4), Hambourg (NZZ 30.4, TA 1.7), Munich (TA 30.5), Stuttgart (TA 7.7), Darmstadt (TA 15.7), Graz (TA 13.6), Rome (TA 18.6), Milan (NZZ 14.5), Marseille (NZZ 22.4), Stockholm (NZZ 1.6), Londres (TA 24.7), Singapour (NZZ 22.5).*

30 km / h

En Allemamagne, Darmstadt et Hambourg se sont lancées dans la mise en place à grande échelle d'une limitation de vitesse à 30 km/h dans les zones d'habitation. Une nette hiérarchie des voies intervient entre les axes de transit, où la fluidité est recherchée par la signalisation lumineuse, et l'intérieur des quartiers exempts de feux, stops et même marquages au sol (passages pour piétons, milieu de chaussée). Le résultat est positif aussi bien sous l'angle de la sécurité que de l'atteinte à l'environnement, car une telle réduction de la vitesse induit une circulation sans accélération ni à-coup. Une réponse aux ingénieurs en chambre pour qui une vitesse réduite représente des émissions accrues.

Morne dimanche

■ (*mam*) La Table ouverte de ce dimanche du Jeûne marquait l'entrée en campagne de la TV romande. A quatre semaines des élections, cette première émission consacrée à l'enjeu du 18 octobre a paru bien terne. La présence sur le plateau de notre rédacteur responsable, Jean-Daniel Delley, de l'"incontournable" Denis

ABONNEMENTS VERTS (ET BLANCS)

Faut pas se presser

■ (*pi*) L'autonomie communale prend, dans la région lausannoise, des proportions quasi-comiques: alors que seize agglomérations suisses importantes ont introduit un abonnement vert sur leur réseau de transports publics, la quarantaine de communes actionnaires des TL (Transports publics de la région lausannoise) prend tout son temps, chacune à son rythme, pour décider d'adhérer au système de l'«abonnement bleu-blanc», calqué sur le modèle bâlois.
Devant l'impossibilité de réunir une majorité de communes, Lausanne a décidé de se lancer seule dans l'opération en octobre de l'année dernière. Les autres communes avaient initialement jusqu'au 31 août dernier pour introduire sur leur territoire le bleu-blanc, moyennant une participation de 18.45 fr. par abonnement mensuel vendu. Le délai a du être simplement annulé, deux communes seulement — Pully et Belmont — ayant suivi l'exemple du chef-lieu. Deux autres ont pris une décision dernièrement, ce qui ne fait tout de même que cinq communes sur plus de quarante. Le «hâtes-toi lentement» déploie ici tous ses effets!

C'est dans l'espoir de pousser les retardataires à se décider — si possible positivement — que la section vaudoise de l'AST (Association suisse des transports) a édité une brochure d'information sur les abonnements verts en Suisse et la situation dans la région lausannoise[1] . Elle a été envoyée à tous le conseillers communaux et municipaux des communes concernées.
Il en ressort notamment que le manque d'empressement de certains est d'autant plus incompréhensible que l'investissement à consentir est le plus souvent fort modeste: pour de nombreuses communes, il ne dépasse pas la dizaine de milliers de francs. Pour d'autres, il est vrai, la pilule sera plus difficile à avaler: Renens (dix-huit mille habitants) devrait débourser 275'000 fr. par année. Cette même commune devra déjà payer l'augmentation du déficit provoqué par le prolongement d'une ligne TL sur son territoire et a été sollicitée pour participer au financement du Tramway qui reliera Lausanne aux Hautes-Ecoles et à Renens (TSOL). Le système lausannois prévoit en effet que toute prestation nouvelle soit prise en charge entièrement par les communes directement touchées. On se demande comment, dans ces conditions, de petites comunes de quelques centaines d'habitants — Mex, Villars-Ste-Croix — qui ne disposent pour l'instant que de quatre liaisons journalières, pourront s'offrir une cadence horaire.

Alors que la Suisse allemande en est déjà à l'étape suivante — la communauté tarifaire à grande échelle — (voir DP 847), les Vaudois ont toutes les peines du monde à penser «région» plutôt que «clocher»!

(1)«L'abonnement bleu-blanc» — 24 pages, à commander à l'AST, case postale 2063, 1002 Lausanne

Barrelet et de Raymond Gremaud, ténor de l'agence "droitière" CPS n'a pas suffi à retenir les téléspectateurs derrière leur petit écran ... dix téléphones en tout et pour tout en cours d'émission, alors que les crottes de chien avaient suscité la réaction de centaines de personnes!
Pourquoi le meneur de jeu a-t-il laissé la discussion glisser pendant une demi-heure de la fiabilité des sondages à l'entrée (au demeurant impossible) d'un Vert au Conseil fédéral? Les enjeux sont pourtant là: les dossiers de l'énergie, des transports, de la fiscalité attendent un débloquage qui pourrait bien venir des écologistes. Il aurait fallu en parler, avancer des solutions.
Mais las, à l'heure où même dans les couloirs du Palais, on ne se passionne plus que pour l'après-Pierre et l'après-Léon, comment en vouloir aux citoyens de profiter de l'été indien?

■ (*jd*) On se souvient de la proposition lancée par l'AST: augmenter fortement le prix de l'essence et répartir la somme ainsi amassée entre tous les habitants. Opération nulle pour les ménages qui roulent moyennement, coût supplémentaire pour les dévoreurs de kilomètres et prime pour ceux qui utilisent peu ou pas du tout un véhicule à moteur.

Georg Ziegler, directeur de la division des constructions d'une grande entreprise métallurgique, suggère une variante: plutôt que d'augmenter le prix de l'essence – avec le risque de voir se développer un tourisme de la station-service dans les régions frontalières – il propose de prélever une taxe proportionnelle à la distance parcourue annuellement et à l'impact du véhicule sur l'environnement. Le montant serait également redistribué entre les habitants du pays.

Ecobonus plus

Grâce à cette incitation négative, on peut espérer une réduction de l'utilisation des véhicules et un déplacement de la demande vers des voitures équipées de catalyseur ou à propulsion électrique.

Le point faible de ce mode de régulation du trafic reste la situation des populations des régions périphériques, mal desservies par les transports publics et qui sont dépendantes des véhicules privés.
Pourtant de telles mesures méritent un examen attentif. Elles constituent la seule alternative à des interventions plus draconniennes encore, telles que l'interdiction de circuler ou le rationnement du carburant. On sait maintenant déjà que toutes les améliorations techniques aux véhicules se révéleront insuffisantes à réduire les émissions à un niveau supportable.
Reste donc à modifier nos comportements. La méthode incitative – par exemple l'ecobonus – est une solution plus souple que les mesures répressives.

SYNDICATS

L'offensive du SSP

■ (*ag*) Le travail de nuit, les horaires décalés, le travail le dimanche, touchent toujours plus de travailleurs. Dans l'industrie, grâce à la loi sur le travail, qui date du XIX^{e} siècle, ces horaires spéciaux sont soumis à autorisation. Là, au moins, on dispose de statistiques sûres. Elles font constater une augmentation forte depuis 1982, années de croissance économique: +3% pour le travail de nuit, et surtout +14% pour le travail du dimanche. Plus de 100 000 personnes sont concernés.

Mais demeurent hors statistiques d'immenses secteurs non soumis à autorisation (restauration, loisirs) et bien sûr, le secteur public.

Le syndicat suisse des services publics a donc dû commander un microrecensement pour avoir une vue plus complète. Les chiffres rendus publics impressionnent: 160 000 personnes sont au travail chaque nuit et 540 000 le dimanche. Si l'on tient comptes des rotations, le nombre de travailleurs est plus considérable encore: 500 000 pour les horaires décalés, 700 000 pour le travail dominical.

Dans ce nombre, de gros contingents sont engagés dans le service public. D'où l'intérêt du syndicat. Ses propositions, croyons-nous, peuvent déboucher sur un renouvellement de l'action syndicale dans son ensemble. Précisons point par point.

Statistiques

Il est anormal que le syndicat doive recourir à un microrecensement pour avoir une vision globale de la situation des travailleurs. La statistique qui est simplement description des situations réelles doit être développée. Y penser avant de soutenir des campagnes gauchistes antistatistiques sur le recensement fédéral! La prise de conscience du réel est le début de l'action réformiste (voir aussi les insuffisances de l'inspection du travail, dont nous avons parlé à propos de l'économie souterraine).

Temps et argent

La revendication de base, compensation en temps et non en argent, est fondamentalement juste. Elle rejoint les principes de l'accord (non abouti) ETA-FTMH.

Unité syndicale

Cette communauté de vue s'élargira à d'autres syndicats (bien évidemment les travailleurs des communications, des transports vont aussi prendre à leur compte de belles revendications) pour déboucher sur une action coordonnée, concrète, mieux ressentie que les interventions par initiative populaire. La rencontre sur le terrain de la FTMH et du SSP est particulièrement encourageante.

Codécision

Les horaires irréguliers, avec les perturbations sur la santé qu'ils peuvent entraîner, impliquent des garanties médicales et doivent reposer essentiellement sur le volontariat. D'où un nécessaire pouvoir de consultation et de codécision, non pas revendiqué dans l'abstrait, mais dans la réalité de l'horaire qui rythme la vie de tous les jours.

Corporatisme

Dans la mesure où le travail de nuit, du dimanche est compensé, il l'est sous forme de paiement des heures à un tarif plus fort, d'indemnités, etc. L'amélioration de ces compensations est une des bases de l'activité syndicale entre les pauses des revendications plus générales. Il ne sera pas facile d'obtenir un renoncement à cette cuisine (à ne pas prendre au sens péjoratif) traditionnelle.
La revendication trouvera plus de hauteur de vue, mais le syndicat, pour la faire triompher, aura à combattre lui-même des tendances corporatistes sur lesquelles il avait l'habitude de s'appuyer. C'est là aussi la qualité de sa revendication.
Toutes les raisons donc de suivre ce dossier de près, et de contribuer à son avancement.

Privés de téléphone

■ La privatisation, on le sait, est le remède-miracle pour assurer à la fois profit et efficacité.
British-Telecom, la société anglaise des téléphones privatisée en 1984, n'honore pas le mythe. Sa réputation auprès des usagers est au plus bas: une cabine téléphonique sur cinq est en panne, parfois durant plusieurs mois.

Indice des prix avec ou sans tabac – Des écarts de 0,5%

■ La communauté économique européenne propose aux Etats membres de calculer un indice des prix qui ne prenne pas en considération le tabac. L'idée est de pouvoir le taxer, sans provoquer un effet – même faible - inflationniste. Que donnerait un indice sans tabac en Suisse? Gabrielle Antille, du département d'Econométrie de l'Université de Genève, l'a calculé. Nous faisons grâce à nos lecteurs du cheminement du calcul, et donnons ici les résultats ... l'écart est quasi-nul.

	Indice général	Indice du tabac	Indice sans tabac
1982	**100**	**100**	**100**
année 1983	**100.9**	**100.4**	**100.90**
année 1984	**103.9**	**106.3**	**103.88**
année 1985	**107.4**	**114.9**	**107.36**
année 1986	**108.2**	**117.9**	**108.15**
juin 1987	**109.5**	**119.1**	**109.45**

LE CARNET DE JEANLOUIS CORNUZ

Chaleurs humaines

■ J'ai tardé tant que j'ai pu: il faut enfin que je dise la *déception* que me cause la presse de gauche en général et *Réalités* en particulier. Vous savez, *Réalités*, le successeur hebdomadaire de la *Voix ouvrière*.

Peu de chaleur humaine, peu d'intérêt pour l'homme, pour ses tâches et ses plaisirs journaliers. Beaucoup de théorie sur la lutte de classes, l'exploitation de l'homme par l'homme, l'injustice, etc. La publicité, tenez, par exemple: la publicité. Une annonce pour une coopérative d'imprimerie; une autre pour une pharmacie; une autre encore pour une cordonnerie.

Tandis que *Le Matin*! Quelle différence! Que de chaleur communicative, quelle sollicitude pour les modestes et leurs petits problèmes! Supposez par exemple que vous souffriez de rhumatismes, ou d'une légère foulure, luxation (suite éventuelle d'un accident de travail) – eh bien, dans *Réalités*, rien. Ça ne les intéresse pas! Tandis que *Le Matin* vous propose – ou plus exactement, grâce à l'aimable intermédiaire du *Matin*, trois spécialistes, Mesdemoiselles Johana, Héléna et France vous proposent – un bain de vapeur suivi d'un massage californien qui vous rendra "super bien". Vous avez des préjugés contre la Californie? L'Institut Monie vous offre un massage suédois. Et vous pouvez aussi choisir la variante thaïlandaise, la variante Honolulu et la variante "body-body" (je ne sais pas ce que c'est, mais si j'étais vous, j'essayerais)... Vous allez me dire que vous ne souffrez pas de rhumatismes, mais de solitude? *Douceur* – j'imagine que c'est le nom de la firme – vous assure un cœur, une chaumière et le bonheur – du lundi au vendredi et de 10 à 19 h. Entre parenthèses, ces travailleurs ne semblent pas syndiqués. En tout cas, il n'est pas sans cesse question, comme dans *Réalités*, de réduction des horaires et de semaine de 38 heures. Votre fils est paumé? ou votre fille n'ont pas de camarades de jeu? Select Bangkok fera l'affaire, qui mettent à votre disposition Jasmine et sa poupée (sans doute une sorte de théâtre de marionnettes).

Il y en a comme ça un bon quart de page – au bas mot pour deux ou trois mille francs d'annonces (je parlais plus haut d'aimable intermédiaire: *Le Matin* prélève tout de même une légère somme sur... au fait, sur quoi? En son temps, le *Bundestag* allemand avait hésité: travailleurs en chambre? artisans? personnes exploitant des meublés? Peu importe. De toute manière, vous serez satisfait: "Un instant de désir?" vous téléphonez (dès 13 h.) à tel ou tel numéro et vous aurez un moment de plaisir. Et c'est là qu'on voit, il faut bien le dire, la sottise, le manque de savoir-faire en tout cas, de *Réalités*: de même qu'ils négligeaient complètement les communiqués payés du camarade nord-coréen – comment s'appelle-t-il donc? –, de même ils méprisent ces quelques milliers de francs. Je n'irai pas jusqu'à dire que s'ils suivaient l'exemple du *Matin*, ils contribueraient à promouvoir ces valeurs chrétiennes chères à *Eglise, où vas-tu*? Du moins apporteraient-ils leur aide au travail indépendant!

A propos de mœurs, mais sous d'autes latitudes et dans d'autres milieux, avez-vous lu *Entre terre et Ciel, Besoins et Providences à Mexico*, d'Anne Dentan (Editions d'En Bas)? "un document extrêmement vivant, aux qualités littéraires évidentes et... pas moins 'scientifique' pour autant!" J'y reviendrai – dommage que Michel Dentan ne soit plus là pour le lire; quelle joie il aurait eue.

Rendons à André ce qui est à Bonnard

(*réd*) Dans le dernier "Carnet" (DP 875), nous avons malencontreusement estropié une phrase, rendant le bas de la deuxième colonne difficilement compréhensible.
L'éminent helléniste André Bonnard (auquel il est également fait allusion en page 8 du même numéro de DP), n'est pas connu uniquement pour ses travaux qui lui valurent le Prix Lénine de la Paix.

Le manuscrit était rédigé comme suit: "la note concernant André Bonnard parle d'un professeur [...], connu pour ses travaux *qui lui valurent le Prix Schiller – omettant de signaler* le Prix Lénine de la Paix, de fâcheuse mémoire"

La *Feuille d'avis de Neuchâtel - FAN l'Express*, prépare sa grande année du quart de millénaire, en 1988. Le format sera réduit et l'impression exécutée en offset.

Au cours d'un débat organisé par le parti radical de Greifensee (ZH), Hans-Jurg Deutsch, membre de la direction de Ringier, a annoncé le lancement d'une nouvelle publication en 1988. Pas de détails...

ECHOS DES MEDIAS

Dès l'année prochaine, le quotidien de gauche bernois *Berner Tagwacht* sera le premier journal du pays appartenant à ses rédacteurs. Aurons-nous bientôt en Suisse l'équivalent de la *TAZ* allemande, du *Morgen* belge ou de *Libération* ?

Le *Fig-écho*, quotidien économique est né. Il est imprimé sur papier saumon et est intégré au *Figaro*.

Malgré ce que son titre laisse croire, la *Neue Tageszeitung*, parue le 18 septembre à Zurich, restera une expérience unique. Sur huit pages richement illustrées et d'aspect très professionnel, le mouvement anti-apartheid apporte toute une série d'informations sur l'Afrique du Sud. Le journal a été tiré à 300 000 exemplaires "afin que personne ne puisse dire qu'il n'était pas au courant".

ENVIRONNEMENT : L'ETAT DE LA QUESTION

Métaux lourds: la marmite des sorcières

■ Si la métallurgie remonte aux tout débuts de la civilisation, c'est dans les 20 à 30 dernières années que l'homme s'est mis à utiliser de nombreux métaux lourds jusque là négligés. Les nouvelles technologies font appel à des substances fort toxiques comme le cadmium et l'arsenic, .

Certes, des contaminations naturelles ont existé de tous temps, mais de plus en plus c'est la part anthropogène (due à l'activité humaine) qui détermine le taux de pollution. Pour l'argent, par exemple, cette part dépasse de 83x la part naturelle. Le chiffre correspondant est de 275x pour le mercure, 345x pour le plomb.

C'est la dose qui fait le poison: plusieurs des métaux susceptibles d'effets toxiques énumérés dans le tableau ci-contre sont indispensables à la vie, à l'état de traces; on parle alors d'oligo-éléments.

Aujourd'hui le problème des métaux ne se limite plus à la protection des travailleurs et usagers directs. En effet, ces substances sont mises en circulation dans l'environnement, par les rejets de l'industrie, par les boues d'épuration, etc. Les métaux entrent en interaction avec d'autres substances et forment ainsi de nouveaux polluants. Les composés organo-métalliques s'accumulent dans les tissus et se concentrent le long des chaînes alimentaires. C'est ainsi qu'en bout de chaîne, les seuils de toxicité pour les consommateurs sont aisément et souvent dépassés. C'est ce qui s'est passé à Minamata.

La législation suisse prévoit des restrictions d'utilsation pour certains métaux lourds. Toutefois, le comportement des métaux dans le milieu vital, leur faculté à s'allier à d'autres polluants, et leur rôle activant sont encore trop mal connus pour que l'on puisse se contenter d'une action au coup par coup. On ne sait pas encore quelles seront les réactions à long terme des organismes vivants à ces substances auxquelles ils sont exposés depuis quelques décennies seulement.

Nom	Production mondiale (tonnes/an)	Utilisations principales	Dangers
Manganèse*	20 mio	•piles sèches, engrais, métallurgie, carburants, sous-produit de combustion d'hydrocarbures	•attaque le système nerveux central, favorise la formation de pluies acides
Aluminium	15 mio	•industrie, médicaments, fertilisants, traitement des eaux usées	•toxique pour les plantes, le cerveau et les os
Cuivre*	8,5 mio	•alliages, conduites, sels, fongicides	•effet toxique notamment du à l'emploi de fongicides
Chrome*	7 mio	•chimie, alliages, pigments, anti-rouille, tannage du cuir	•agresse les muqueuses, cancérigène (chrome hexavalent)
Plomb	4,5 mio	•anti-détonnant pour les carburants, batteries et piles, peintures, plastique, fonderies	•toxique pour tous les êtres vivants, anémiant, neuro-toxique
Barium	4 mio	•pesticides, radiographie, tubes cathodiques, feux d'artifice (vert)	•toxique sous forme de sel soluble, hyperstimulation musculaire
Nickel	1 mio	•metallurgie	•allergies cutanées, cancerigène
Etain*	250'000	•alliages, soudure, plomberie, peintures et vernis, poterie d'étain	•toxique pour les poissons (peinture des bateaux), lésion du foie par inhalation
Molybdène	100'000	•siderurgie, alliages pour l'aéro-spatiale	•problèmes pulmonaires
Antimoine	70'000	•semi-conducteurs, alliages, soudure, allumettes, batteries, câbles, munitions, céramique, certaines peintures	•toxicité semblable à celle de l'arsenic, cancérigène sous forme d'oxyde
Arsenic	70'000	•pesticides, peinture, céramique, verrerie, industrie pharmaceutique	•toxique puissant:anémie, affections de la peau, du foie, des muqueuses, du sang, cancérigène
Titane	70'000	•alliages dans l'aéro-spatiale et l'industrie nucléaire	•toxicité mal connue, TIO_2 agressif pour les poissons
Cobalt*	30'000	•pigments, laques, métallurgie	•peut être cancérigène
Vanadium	20'000	•alliages, impuretés dans les huiles lourdes	•inflamations des poumons et des bronches
Cadmium	18'000	•pigments, certaines piles, industrie du plastique	•très toxique: attaque les reins, le cœur, les os, le système respiratoire
Argent*	10'000	•industrie photographique, micro-piles, galvanoplastie, soudure	•forte toxicité pour les formes de vie inférieures
Mercure	10'000	•mines, métallurgie, industrie du papier, piles, fongicides, explosifs	•toxique pour le foie, les reins, le système nerveux (maladie de Minamata)

Trois autres éléments métalliques posent également de graves problémes de toxicologie: le celenium* (1400 t./an), le beryllium (360 t./an), le thallium (100 t./an)

Les métaux signalés par une astérsique (*) sont des oligo-éléments.

Documentation fournie par la Société pour la protection de l'environnement. Pour une information plus détaillée sur les métaux lourds, voir le dernier numéro de Vivre demain. *Tél. (022) 29 99 29*