

La pédagogie du bouchon

CES DERNIERS TEMPS LES BOUCHONS SE MULTIPLIENT SUR L'AUTOROUTE A2 QUI RELIE BÂLE À CHIASSO. LE PHÉNOMÈNE EST courant en fin de semaine et plus particulièrement lors des week-ends prolongés qui voient les citadins se ruier vers le Sud. Mais il prend une ampleur nouvelle avec la levée de la limite de 28 tonnes pour les poids lourds. De ce fait, l'axe du Gotthard devient le passage privilégié pour le transit des marchandises entre le Nord et le Sud de l'Europe, en termes de coûts et de distance.

Le Conseil fédéral et les cantons riverains ont donc convenu de parquer le trop-plein de camions tout au long de l'axe, sur l'autoroute elle-même. La mesure se veut clairement dissuasive, indication claire aux transporteurs que la Suisse ne dispose que de capacités de transit limitées. Elle signifie tout aussi clairement la malfaçon de l'accord de transit signé avec l'Union européenne. En effet, le principe de la libre circulation des biens et des personnes couplé à la liberté du moyen de transport, en clair le primat du marché, ne peut fonctionner: le prix du transport routier ne couvre pas les coûts engendrés – Bruxelles a imposé un tarif trop bas – et le chemin de fer ne dispose pas encore des capacités nécessaires pour absorber un volume suffisant de marchandises.

Car c'est bien là que réside le problème. Ni le doublement du tunnel du Gotthard, ni l'aménagement des passages douaniers à Bâle et à Chiasso

n'y apporteront de solution durable. Bien au contraire, toute amélioration de la fluidité du trafic ne ferait qu'augmenter l'attractivité de l'axe et, par conséquent, réapparaître les bouchons dont on croyait s'être débarrassé.

Toutes les mesures d'allègement préconisées par le lobby de la route – levée de l'interdiction de circuler la nuit, élargissement des heures d'ouverture des postes douaniers, parcage des camions hors de l'autoroute et installation de commodités pour les chauffeurs – constitueraient un encouragement à persévérer dans

une voie sans issue, celle d'un développement continu du transport routier, sans égard pour les nuisances environnementales et humaines. L'Union européenne table sur les mécanismes du marché et la concurrence pour promouvoir un système de transport efficient. Fort bien. Mais qu'elle prenne alors ses principes au sérieux en créant les conditions d'une concurrence réelle, et en premier lieu en exigeant la prise en charge totale des coûts réels engendrés par chaque moyen de transport. L'Europe donnerait ainsi l'exemple d'une politique raisonnée, conçue en tenant compte de l'intérêt général et non de la fuite en avant d'un véhicule fou sans chauffeur. JD

Le principe de la libre circulation des biens et des personnes couplé à la liberté du moyen de transport ne peut fonctionner

Sommaire

Dossier de l'édito: Se concentrer sur le trafic d'agglomération (p. 2)

Réforme des chemins de fer: L'Europe libéralise par la séparation, la Suisse par la division. Nuance. (p. 3)

Péréquation financière: Coup de main (p. 4)

Débats de printemps: L'Etat et le marché (p. 5)

Swisscom et BCV: Les privatisations sont-elles une bonne affaire? (p. 6)

Cinéma et histoire: Images de la guerre sur les écrans suisses (p. 8)

Se concentrer sur le trafic d'agglomération

Le trafic de marchandises à travers les Alpes nécessite de trouver des solutions. Mais l'enjeu le plus important de la politique des transports dans les années à venir, c'est avant tout la gestion de la mobilité intérieure.

La gestion de la mobilité vit une période charnière durant laquelle une politique patiemment mise en place devrait produire ses effets... ou montrer son inefficacité. On peut prendre ici toute la mesure du long terme politique, puisque c'est au début des années nonante que la Suisse a posé les premiers jalons d'une stratégie qui devrait développer son plein effet avec l'ouverture des tunnels ferroviaires du Lötschberg de base en 2006-2007 et du Gotthard de base cinq ans plus tard.

Les bouchons de Pâques au Gotthard ont focalisé l'attention sur un épiphénomène de cette politique: l'ouverture progressive de la Suisse aux camions de 34, puis de 40 tonnes. La Suisse n'est d'ailleurs pas la seule à devoir gérer les problèmes liés au trafic de marchandises à travers les Alpes: la France par exemple, qui a redécouvert le rail il y a vingt ans avec le TGV, semble enfin se rendre compte qu'il peut aussi servir à transporter des marchandises. Un argument qui ne sera pas de trop pour convaincre les Savoyards de laisser à nouveau les camions envahir la vallée de Chamonix pour traverser le tunnel du Mont-Blanc, fermé depuis plus de deux ans.

Bien que l'attention se porte sur les Alpes, ce n'est pas dans le canton d'Uri que se joue la politique suisse des transports. Pour nécessaire qu'elle soit, la

gestion du trafic de transit n'a en effet que peu d'influence sur le quotidien des Suisses. Il est juste de tout mettre en œuvre pour rendre le rail plus compétitif, pour éviter que les camions ne traversent en trop grand nombre la Suisse et pour limiter les nuisances dont souffrent les vallées alpines. Mais le trafic de transit ne représente que 17% des prestations de transports de marchandises, tout le reste étant constitué de trafic interne, d'importations ou d'exportations, donc de marchandises consommées, produites ou transformées en Suisse. Et ces 17% de trafic traversent pour les trois-quarts le pays par le train.

Les vrais problèmes de la politique suisse des transports, ce sont, d'une part les 83% de trafic marchandise indigènes, qui vont produire la plus grande part des recettes de la redevance poids lourds, et d'autre part le trafic d'agglomération dont la Confédération ne s'est pour l'heure guère préoccupée. C'est pourtant là que vivent trois Suisses sur quatre et c'est en direction des villes ou à l'intérieur de celles-ci que se font le plus grand nombre de déplacements.

C'est dire si les propositions du groupe d'experts fédéral «Financement du trafic d'agglomération» ont été accueillies avec enthousiasme du côté des cantons urbains et des villes, qui financent, pour l'instant sans soutien, les infrastructures

de transports publics et privés dans les agglomérations. Avec comme aberration que Berne participe au prolongement d'un train régional au centre d'une ville mais qu'aucune participation n'est accordée à la construction d'une ligne de tram ou d'un métro. Comme si, une fois les voyageurs rendus à la gare, ils étaient arrivés à destination. Or la valorisation des dépenses importantes de la Confédération pour le trafic régional implique des investissements dans les villes, pour que le voyage «de porte à porte» soit attractif. A défaut, on le sait, pas moyen de convaincre les gens de prendre le train, même avec les meilleures prestations.

Les experts proposent donc de prélever une taxe supplémentaire de 5 centimes sur les carburants pour financer le trafic d'agglomération – trans-

ports publics, route et «trafic lent» (piétons et vélos) – à hauteur des 320 millions annuels que rapporterait cette hausse. Cet argent sera bienvenu pour débloquer des projets que villes et cantons ne parviennent pas à financer seuls. La contribution restera d'ailleurs modeste comparée aux 3,6 milliards que la Confédération a injectés dans les routes en 1999.

A noter la proposition, juste, d'un financement de programme plutôt que d'un financement par projet. Ce mécanisme garantira une vision globale plutôt qu'une addition de projets particuliers. Il évitera aussi de privilégier ceux qui peuvent bénéficier d'un soutien fédéral, même s'ils ne sont pas les plus efficaces. C'est d'ailleurs par ce moyen que Zurich a réussi, il y a vingt ans déjà, à obtenir des financements fédéraux qui rendirent jaloux les autres cantons. *pi*

Route ou rail

En 1950, les prestations de transports de marchandises ont atteint 3171 millions de tonnes-kilomètres, dont 18,5% concernaient du trafic de transit. En 1999, les chiffres ont été multipliés par 10: on a compté 30 502 tonnes-kilomètres, dont 17,2% de trafic de transit. Des pointes à plus de 30% de trafic de transit ont été enregistrées à la fin des années septante et au début des années huitante: le trafic européen augmentait plus rapidement que le trafic suisse. L'écart s'est maintenant comblé. Le rail transportait en 1950 la presque totalité du trafic de transit (587 millions de tonnes-kilomètres contre 1 million pour la route). Cette proportion n'est aujourd'hui plus que de 3 à 1 en faveur du rail.

L'Europe libéralise par la séparation, la Suisse par la division. Nuance.

Pour faire l'Europe ferroviaire, Bruxelles veut mettre la concurrence sur les rails et traque les restes de monopole. Sans lésiner sur les réglementations les plus compliquées. Essai d'évaluation comparée avec la réalité suisse.

Tout a commencé par la directive 91/440/CE, émise voici juste dix ans. Ce texte fondateur des chemins de fer communautaires pose le principe du droit d'accès à l'infrastructure en transport international ainsi qu'une nette séparation entre les responsabilités de l'Etat et les tâches des entreprises ferroviaires. En clair, l'infrastructure et l'exploitation ne relèvent plus de la même instance publique. L'entreprise est dite séparée; elle a derechef perdu son unité, et son intégralité est menacée à terme.

Les fins technocrates de l'UE n'ont pas tardé à observer que la concurrence ne s'instaurait pas par décret et que les vieilles habitudes monopolistiques perduraient, à différents niveaux selon les pays et les compagnies nationales. On a donc raffiné l'appareil réglementaire et multiplié les séparations: entre les comptes de financement et d'exploitation, entre les transports de voyageurs et de fret, entre les fonctions dites essentielles et les activités opérationnelles, entre la certification de la sécurité et son maintien au quotidien, entre l'instance chargée de l'octroi des licences et les sociétés qui en sont bénéficiaires, etc. etc.

Au total, on démultiplie les acteurs, et du même coup les relations formalisées qu'ils doivent entretenir pour fonctionner. Le terme de réseau, bien connu dans le domaine ferroviaire, ne suffit pas à rendre compte de la complexité du système mis en place à Bruxelles et respecté avec une fidélité variable selon les pays et les domaines.

Bons élèves, les Allemands de la Deutsche Bahn tentent de surmonter leurs problèmes, financiers notamment, en jouant à fond la carte de la séparation. Les syndicats, puissants dans le secteur des transports col-

lectifs, militent tout aussi catégoriquement pour le maintien d'une société intégrée. A l'appui de leur thèse, défendue à coups d'annonces dans les plus grands magazines, ils n'hésitent pas à «convoquer» Benedikt Weibel, le CEO des CFF (alias président de la direction générale).

L'Europe ferroviaire se fait.

La Suisse y participe activement, tout en préservant sa spécificité

C'est que les Suisses, toujours perfectionnistes et amateurs de solutions combinatoires plutôt qu'exclusives, tentent de se maintenir sur la voie étroite de la séparation-intégration. Depuis le 1er janvier 1999, les CFF forment une nouvelle SA, dont le propriétaire unique, la Confédération, a pour seules prérogatives de déterminer la stratégie d'ensemble et de contribuer à certains investissements et coûts consentis dans l'intérêt général.

Au reste, et dans le cadre ainsi défini, l'entreprise s'organise librement. Elle a d'emblée «donné» en matière de séparation, répartissant son personnel et ses activités en trois divisions bien distinctes: trafic voyageurs (P en langage-maison), transport de marchandises (G) et infrastructures (I). En elle-même défendable comme une mesure préventive diminuant le risque de désintégration, la «divisionnalisation» façon CFF s'est faite avec une rigueur inutile: si les conducteurs et les locomotives n'avaient pas été strictement séparés entre P et G, les uns et les autres ne manqueraient pas aujourd'hui. Mais voilà, le concept, c'est le concept et sa correction ne figure pas à l'ordre du jour.

Ce qui n'empêchera pas, bien au contraire, de continuer le rapprochement avec l'Europe ferroviaire. Ainsi, cette année encore, les Chambres fédérales auront à ratifier un protocole signé en 1999 modifiant la convention internationale – dont la première version date de 1893 – relative aux

transports internationaux ferroviaires (COTIF). L'objectif général de cette dixième révision est évidemment lié à la fameuse directive initiale 91/440, tendant plus spécialement à développer l'interopérabilité et l'harmonisation du secteur ferroviaire. Le tout en déclarant obligatoires des normes et règles techniques uniformes.

L'Europe ferroviaire se fait. La Suisse y participe activement. Avec toujours cette double aspiration: passer pour une partenaire zélée tout en préservant sa spécificité, en l'occurrence sa double intégralité: la sienne propre et celle de sa compagnie de chemin de fer. *yj*

Uniques, les affiches

Les affiches sur le taux unique fleurissent dans le canton de Vaud depuis deux semaines. Du côté des opposants, une ligne graphique agressive: en jaune sur fond noir, ils interpellent le contribuable responsable: «420 millions de déficit et le canton devrait gérer vos impôts?» Etrange aveu de sincérité de la part de la majorité bourgeoise que de reconnaître son incapacité à gérer les finances cantonales. Osera-t-elle le même slogan lors des élections cantonales de 2002?

Plus discrète, l'affiche du POP. Peut-être pour ne pas effrayer le citoyen avec la menace du grand centralisme soviétique; on y voit des verres de vin blanc du cru tintinnabuler joyeusement alors que respalndit la devise du canton «Liberté et patrie». Dommage que le POP n'ait eu l'audace de se payer deux révolutions pour le prix d'une, et lancer le projet de la future Constitution, «Liberté et solidarité». Une bonne définition du taux unique, pourtant... *gs*

Les directeurs des finances donnent un coup de main à Sisyphe

La clé de répartition entre cantons et Confédération a réussi à passer la barrière des «égoïsmes légitimes». Reste le désenchevêtrement dans le domaine du social. Les oppositions seront tenaces.

Le diagnostic est sûr et incontestable : les flux financiers entre la Confédération et les cantons sont opaques, enchevêtrés, contreproductifs. Le ou les remèdes, en revanche, sont difficiles à doser et il n'est pas certain que le peuple en voudra quand les médiateurs tenteront de le persuader que «c'est son bien».

Que relève donc le diagnostic ? Qu'il n'y a pas moins de trente-six dispositions constitutionnelles ou lois qui, allouant des ressources fédérales, prévoient des effets de péréquation. Que dans certains cas la part fédérale est si importante que le canton bénéficiaire n'est pas porté à l'économie, malgré des contrôles et des règlements pointilleux, administrativement lourds et bureaucratiques. Que, dans tous les cas, le canton solliciteur est invité à participer, mais que cette part est pour lui trop lourde s'il ne dispose que de ressources propres suffisantes. Ni au titre de l'allocation ménagère des ressources, ni au titre de l'incitation, ni au titre de la péréquation le but n'est atteint.

Les propositions

Le projet prévoit donc un «désenchevêtrement» des tâches à somme nulle : Confédération et cantons échangent des financements aujourd'hui croisés. Désormais la Confédération et les cantons assume-

raient seuls certaines missions. Cette redéfinition des rôles des contribuables exigera un toilettage important de la Constitution. Politiquement, il révèle une ambition forte, mais peu réaliste. Deuxième étape : tous les fonds de péréquation sont ramenés de trente-six à trois : un pour les régions de montagne (275 millions) et pour les charges d'agglomération (275 millions, aussi). Troisième étape : un fonds de péréquation proprement dit (3,1 milliards), renforcé par un fonds complémentaire afin qu'aucun canton ne dispose de ressources trop inférieures à la moyenne suisse (100). Le fonds de cohésion serait doté de 430 millions, la Confédération en payant les deux tiers. Malgré cet effort, le canton du Jura se retrouverait à l'indice 65, alors qu'un indice de 80 ou 85 serait, confédéralement, légitime. Sa revendication devrait être prise en compte.

Solution minimale

C'est sur la clé de répartition que se sont mis d'accord les directeurs des finances. Il faut relever ce succès quand on sait à quel point ils sont porteurs des «égoïsmes légitimes» des collectivités qu'ils représentent. Certes, la solution retenue qui tient compte de la force financière potentielle des cantons ne pénalise qu'indirectement la manière dont ils exploitent ces ressources. La concurrence fis-

cale reste un principe inaltéré de la politique de quelques cantons (Zoug, Nidwald, Schwytz, comme une revanche des cantons campagnards ou alpins, cernant les cités patriciennes ou corporatives), mais cet accord imparfait va pourtant dans la bonne direction ; il est probablement le seul politiquement accessible, au titre de la péréquation directe.

Faut-il «désenchevêtrer» le «désenchevêtrement» ?

Les gros montants du «désenchevêtrement» portent sur le social (4,5 milliards). Ils vont susciter des oppositions beaucoup plus larges que la confrontation gauche-droite. D'une part parce que les organisations faïtières du social sont déjà centralisées et considèrent la Confédération comme le seul interlocuteur ; mais surtout parce que certains cantons ont suscité une méfiance fondée en n'utilisant pas pleinement, par

souci d'économie, les ressources sociales mises à disposition par la Confédération. Chacun a en tête l'exemple de Zurich, économisant sur les subventions à l'assurance maladie, soit en offrant des allègements fiscaux comme la suppression de l'impôt sur les successions en ligne directe.

Les secteurs sociaux sont si sensibles qu'en cas de référendum, l'échec est assuré, comme l'a démontré le projet de nouvelle répartition des tâches dont Kurt Furgler avait fait son ambition.

Comme le «désenchevêtrement» est à somme nulle, il peut être maximal ou minimal, sans remettre en cause l'ensemble. Et même, le projet pourrait se limiter à une péréquation financière revue. Ce serait déjà un beau succès. Il éviterait de surcroît le cumul des oppositions. Attendons donc le message qui nous est promis pour la rentrée. *ag*

Brève

La statistique médicale FMH 2000 a été publiée dans le *Bulletin des médecins suisses*. En résumé, il y a 25 216 médecins en exercice dont 13 935 en pratique privée.

En étudiant les statistiques plus en détail, on est frappé par le peu d'importance de la médecine du travail : 61 médecins en exercice portent ce titre de spécialiste, dont 13 dans le canton de Fribourg, Vaud et Genève et aucun au Valais, à Neuchâtel et au Jura ; 25 ont une pratique privée (4 dans le canton de Vaud et 1 à Genève) et 2 (1 femme et 1 homme) ont obtenu ce titre de spécialiste l'an passé. *cfp*

L'Etat et le marché

Le thème des services publics, du rôle de l'Etat, de la régulation de l'économie occupe le parti socialiste. Entre primauté du marché et tout à l'Etat, quelques pistes de réflexion.

Le rôle de l'Etat et du marché comme le contenu et les modalités de mise en œuvre du service public tels sont les thèmes majeurs qui agitent la gauche. Le PSS peine à définir une ligne claire et cohérente, naviguant à vue entre des positions purement défensives et des accommodements ponctuels avec la vague de libéralisation. Le «Manifeste du Gurten» mentionne ces deux thèmes dans la liste des dossiers à débattre et le conseiller national Rudolf Strahm propose quelques pistes de réflexion (lire dans DP1473).

La tâche n'est pas facile. Car aux fondamentalistes du marché qui revendiquent la plus grande liberté pour les acteurs économiques, une partie de la gauche oppose un fétichisme de l'Etat aveugle aux défaillances et aux limites de ce dernier.

La nécessaire clarification passe par l'abandon de ce faux antagonisme entre Etat et marché. La théorie du tout à l'Etat – l'appropriation collective des moyens de production – a sombré avec l'échec du communisme et a amplement démontré son caractère intrinsèquement liberticide. Et si la gauche qui se veut radicale rêve encore d'une rupture avec le capitalisme, elle est bien en peine de produire

ne serait-ce qu'une ébauche de solution alternative.

Reconnaître cet échec ne condamne pas pour autant à rejoindre les rangs des mystiques de l'autorégulation économique qui ne voient dans l'Etat qu'un empêcheur de tourner rond. Pour la gauche, l'acceptation du marché comme mécanisme central de l'activité économique va de pair avec l'attribution à l'Etat des compétences nécessaires à la régulation de ce marché. Car si ce dernier garantit une certaine efficacité, il ne produit ni équité sociale ni développement durable.

Le combat politique se déroule sur ce terrain. Alors que la droite cherche constamment à affaiblir l'Etat, la gauche préconise un Etat fort, capable de faire respecter les règles correctrices posées par le pouvoir politique et d'arbitrer en faveur de l'intérêt général. Quand la droite ne défend la concurrence que pour privilégier des intérêts particuliers et des situations acquises, la gauche revendique une concurrence efficace, dans l'intérêt d'une structure économique viable – donc des salariés – et des consommateurs. A ce propos, Rudolf Strahm rappelle que la position dominante des grandes entreprises, les ententes, l'interdiction des impor-

tations parallèles en particulier sont responsables du niveau élevé des prix en Suisse, ce qui conduit à une gigantesque redistribution des revenus au détriment des ménages. Sans règles étatiques, la concurrence s'autodétruit. Ce n'est pas un hasard si les organisations patronales s'opposent avec véhémence au durcissement prévu de la législation sur les cartels.

Un Etat fort ne signifie pas pour autant un Etat qui agrandit sans cesse son rayon d'action et qui s'occupe de tout. Dans ces colonnes, nous avons abordé ce thème à répétition reprises à propos du service public. Le service public recouvre de nombreuses prestations que le seul marché n'est pas à même de fournir de manière sûre et économique sur l'ensemble du territoire ou qui, pour des raisons techniques et économiques, constituent des monopoles naturels, à l'exemple des prestations délivrées par un réseau.

Mais les contraintes techniques évoluent et le contexte économique change. Les télécommunications, par exemple, ne dépendent plus d'un réseau fixe; la libéralisation de ce secteur est une conséquence directe de ce changement. De même l'économie électrique helvétique, interconnectée au réseau européen, ne peut ignorer la libéralisation du marché introduite par l'Union européenne. Nombre de monopoles publics ont été institués dans un but de

politique économique. L'objectif n'est plus forcément pertinent aujourd'hui. Par contre, reste la mission publique de garantir la fourniture de prestations jugées indispensables – transports, télécommunications, eau, gaz, électricité, etc. Une mission qui, par le biais de la concession, peut être attribuée à des opérateurs privés et publics concurrents, à des conditions fixées par les autorités. La garantie et la qualité du service public dépendent de la nature de ces conditions et non de l'identité publique ou privée des opérateurs. C'est pourquoi le débat et la lutte politiques doivent porter sur ces conditions et ne pas se laisser enfermer dans le stérile débat du tout à l'Etat ou de la primauté du marché. *jd*

Sur ce débat on peut consulter : www.gurtenmanifest.ch www.rudolfstrahm.ch www.socialism.ch

Médias

C'est décidé. La NZZ lancera au printemps prochain une édition dominicale. De plus, elle imprimera à Londres, probablement cette année encore, un millier d'exemplaires de l'édition pour l'étranger. Un procédé technique permettra de servir les Britanniques en même temps que les continentaux. *cfp*

Les privatisations sont-elles une bonne affaire?

Le journal *Cash* fait le point sur les effets et les conséquences de la privatisation partielle de Swisscom et de la banque saint-galloise. Explications.

Le désendettement des collectivités publiques est l'un des arguments massue employés à l'appui des privatisations: le produit de la vente doit servir à rembourser la dette, et donc à rééquilibrer le ménage courant en économisant des intérêts passifs.

Or dans *Cash* du 25 mai, le journaliste W. Vontobel se demande, non sans pertinence, quelles sont les pertes de recettes liées à la privatisation, sous la forme de dividendes que l'Etat n'encaisse plus ou de gains en capitaux dont il ne bénéficie pas. L'examen des deux plus grosses privatisations partielles menées en Suisse donne des résultats surprenants: tant dans le cas de Swisscom que de la Banque cantonale saint-galloise, les collectivités publiques s'en seraient mieux tirées en restant propriétaires des actions cédées.

En vendant, en juillet 1998, un paquet de 35,5% des actions de Swisscom, la Confédération a touché 340 fr. par action. Avec les 8,5 milliards encaissés, la Confédération a remboursé des emprunts sur lesquels elle paye 3% d'intérêt. En admettant un taux de 3% pendant deux ans et demi, chaque action Swisscom vendue à 340 fr. pour rembourser la dette a permis d'éco-

nomiser 26 fr. d'intérêts passifs. Or, de mi-1998 à fin 2000, Swisscom a versé au total 45 fr. de dividende à ses actionnaires. En ne vendant pas le paquet d'actions Swisscom, la Confédération aurait, pour chaque action gardée, profité de la différence, soit 19 fr. La Confédération aurait ainsi donc gagné 475 millions en ne cédant pas le paquet de 25 millions d'actions dont elle s'est dé faite en juillet 1998.

Le capital détenu pas la Confédération aurait vraisemblablement été revalorisé, même sans privatisation

Si l'on considère que l'action vaut aujourd'hui 440 fr., on peut même ajouter 100 fr. de perte par action cédée en 1998, sous la forme de gain en capital qui a échappé à l'Etat. Cela accentue le phénomène, quand bien même ce calcul n'a aucun intérêt si l'objectif n'est pas de vendre ultérieurement ces actions. Toutefois, tant qu'à vendre ces 35,5% du capital, on peut observer que la Confédération aurait encaissé 2,5 milliards supplémentaires en retardant l'opération de trois ans. Dans l'intervalle, elle aurait payé au total sur trois ans environ 800 millions d'intérêts passifs en plus sur la dette non encore remboursée, ce qui montre que le report de la privatisation aurait été une bonne affaire.

Bien entendu, les adeptes inconditionnels des privatisations

rétorqueront que le dividende élevé est justement une conséquence de la privatisation partielle, qui, à leurs yeux, a permis une gestion plus dynamique. De plus, ils ajouteront que la vente du tiers des actions a permis de revaloriser les deux tiers des actions que l'Etat a gardés. En permettant à l'Etat de gagner 145 fr. par action, la privatisation a selon eux permis à la Confédération de gagner près 1,5 milliard sur la période de deux ans et demi.

A ces objections, on répondra deux choses:

- le gain en capital n'est pas intéressant si l'on n'est pas intéressé à vendre ultérieurement. Or le Conseil fédéral a clairement signalé qu'il n'entendait pas vendre davantage.
- il n'est pas si clair que le dividende élevé et la hausse de la valeur du capital soient le mérite unique de la privatisation. Ils sont tout autant le fruit de la bonne gestion antérieure de l'entreprise, de la croissance du marché des télécoms et de la position dominante dont elle bénéficie en Suisse. Or la privatisation ne change pas ces données contextuelles. Le capital détenu pas la Confédération aurait vraisemblablement été revalorisé de manière importante même sans privatisation.

Dans son article, Vontobel fait le même calcul pour la privatisation partielle de la banque cantonale de Saint-Gall, et arrive à des conclusions identiques.

En réalité, ces résultats ne sont pas vraiment surprenants: traditionnellement, les obligations d'Etat sont les placements les plus sûrs et les moins rentables. Les collectivités publiques empruntent donc à des conditions si avantageuses que le remboursement de la dette ne permet pas d'importantes économies en intérêts passifs. Tous les manuels d'économie prédiront que ces derniers sont inférieurs au rendement d'un placement en action.

Dans le cas de la privatisation envisagée de la Banque Cantonale Vaudoise, on pressent le même scénario, même si, pour l'instant, les actions ont un dividende inférieur à 4%. Arrivant au terme de la digestion des mauvais crédits des années quatre-vingt, la BCV va augmenter sa rentabilité et l'Etat de Vaud verra cette manne lui échapper. Très rapidement, on s'apercevra qu'il est plus intéressant de financer la construction du métro M2 en empruntant qu'en vendant les actions de la BCV, dont le dividende est attractif.

Lors du référendum sur la question, on peut espérer que le peuple calcule mieux que le Conseil d'Etat et ne se précipite pas tête baissée vers le deal «BCV contre M2», dont DP a déjà démontré les limites politiques. En effet, il est vraisemblable qu'il ne soit pas plus sensé sous l'angle économique que sous l'angle démocratique. *rn*

Le palmarès des entreprises honnêtes

La campagne clean clothes (CCC) a fait un pas décisif avec le lancement, en octobre 2000, d'un projet de contrôle indépendant. Ce dernier réunit trois entreprises textiles, Migros, Mabrouc et Veillon, ainsi que les trois organisations membres de la campagne, Action de Carême, la Déclaration de Berne et Pain pour le prochain. Objectif, tester sur quelques sites de production asiatiques des méthodes de contrôle indépendant qui devraient permettre de mettre sur pied une structure permanente assurant aux travailleurs le respect de leurs droits fondamentaux. Les 62 000 messages envoyés par les consommateurs aux détaillants ont poussé les

autres marques à s'engager dans le domaine social. Voulant redorer leur image, les entreprises mauvaises élèves ont promis de mieux faire et affirment vouloir prendre en compte leur responsabilité sociale. A suivre pour voir si l'on passe des promesses aux actes. Le code de bonne conduite définit par Clean clothes s'organise sur trois étapes:

D'une part une charte qui contraint l'entreprise à accepter les normes sociales minimales, applicables sur l'ensemble de la chaîne de production (y compris les sous-traitants). D'autre part, l'entreprise qui adopte un code de bonne conduite prend des mesures pour qu'il ait des effets sur les travailleurs. Car ceux-ci ne connaissent la plu-

part du temps pas leurs droits et ne disposent pas de procédures de plainte. Enfin, le respect du code est contrôlé de manière indépendante en impliquant les ONG et les syndicats et en assurant la transparence des procédures et des résultats.

Clean Clothes a fait le point sur les principales entreprises suisses:

Au pilori, l'entreprise de vêtements Ackermann: c'est la seule entreprise à avoir refusé tout contact avec Clean Clothes depuis le lancement de la campagne, en janvier 1999. Elle ne possède ni code, ni procédure de contrôle et ne reconnaît pas sa responsabilité sociale. Même chose pour Triumph qui vend

des sous-vêtements féminins. Calida, H&7M, Jumbo ou C&A ont un code incomplet quant aux droits syndicaux, la non-discrimination, les salaires et les heures de travail. Elles ne reconnaissent pas le principe du contrôle indépendant. Pareil pour Levi's, Manor et Nike. Vögele et Spengler ont annoncé vouloir travailler à l'avenir avec des entreprises certifiées SA 2000, un label qui définit un catalogue complet de droit des travailleurs. Les bons élèves sont Mabrouc SA, Migros et Veillon. Ceux-ci ont remis un projet complet de mise en œuvre du code, qu'elles ont transmis à leurs fournisseurs. *gs*

www.cleanclothes.ch

Courrier

Sur le projet triangulaire de coopération universitaire

Je voterai en faveur de ce qu'il est convenu d'appeler le projet triangulaire, mais pour des raisons différentes de celles qui sont généralement évoquées. Plutôt que de se demander si la pharmacie doit aller ici plutôt que là, ne devrait-on pas se poser d'autres questions comme: est-ce bien le rôle de l'Université de former des pharmaciens qui exerceront un métier où ils sont souvent remplacés par des vendeurs?

La question de l'adéquation entre les professions telles qu'elles sont pratiquées et la formation dispensée par l'Université se pose dans de nombreuses disciplines scientifiques. Au cours des cinquante dernières années, le passage du qualitatif

au quantitatif a permis d'explorer de manière toujours plus pertinente les phénomènes naturels. Le 19^e siècle a surtout été celui de leur description, le 20^e, celui de leurs mécanismes. La cristallographie, la météorologie, la climatologie, la glaciologie, pour citer quelques exemples, nées chez les naturalistes, sont maintenant développées et gérées par des physiciens.

La biologie ne résiste à cette emprise des physiciens que de manière apparente: biochimie, biologie moléculaire, biophysique et intelligence artificielle entretiennent avec la physique des frontières de plus en plus floues. Les étudiants qui désirent se diriger vers ce type de recherches

devraient avoir une très solide formation en physique, au moins du niveau des ingénieurs.

L'EPF démontre qu'en quatre ans une telle formation peut être acquise. Avec l'arrivée de la biologie à l'EPF, il y a quelques chances pour que soit une fois étudié un programme de haut niveau en physique, dans lequel chimie et biologie occuperaient la place réservée aux spécialités des ingénieurs. Les disciplines traditionnelles comme la botanique ou la zoologie devraient rester l'apanage de l'Université, sans pour autant être des sciences au rabais. Dans une revue scientifique récente, des biochimistes donnaient la formule d'une molécule médicalement

intéressante extraite d'un organisme marin, mais se trouvaient dans l'impossibilité de dire de quel organisme il s'agissait, faute d'un systématien ou d'un anatomiste capables d'en faire la description!

Les propositions du projet triangulaire ne sont peut-être pas inspirées par ces considérations, mais elles vont, à long terme, dans le bon sens. Il ne s'agit pas de répartir les disciplines entre Genève et Lausanne, mais de les ventiler dans les institutions les mieux à même de former des chercheurs performants. La Suisse a, dit-on, de la matière grise comme principale ressource; encore faut-il savoir bien la cultiver.

Marcel Burri, Bex

Images de la guerre sur les écrans suisses

Comment le cinéma a-t-il façonné l'image que les Suisses se sont fait de la deuxième guerre mondiale ? C'est à cette question que répond un ouvrage paru aux éditions Antipodes, *La Suisse, les Alliés et le cinéma*. Première constatation : la Suisse officielle, pétrie de neutralité, fut moins tatillonne qu'on ne pourrait l'imaginer à autoriser les représentations du conflit, tant pour les productions des Alliés que pour celles venant de l'Allemagne.

Le conflit n'est pas un tabou pour les salles helvétiques qui projettent beaucoup de films importés. Il faut dire qu'à la fin des années trente, il existe très peu de films indigènes dans les salles du pays, envahies par les productions américaines, françaises et allemandes (deux longs métrages de fiction contre 650 importés).

Pendant la guerre, la production helvétique augmente, mais modestement ; on ne dépasse pas quinze films par année. Les images que le cinéma suisse propose du conflit sont très rarement des représentations des combats, mais plutôt des récits sur la manière dont la Suisse parvient à préserver sa neutralité. Ainsi l'armée, l'économie de guerre, l'accueil des réfugiés, fournissent des sujets privilégiés qui se retrouvent à la fois dans les films de fiction, les documentaires et les ciné-journaux.

Avant le déclenchement de la guerre déjà, trois films suisses sont montrés à la population. Des œuvres financées par le Département militaire fédéral qui permettent de justifier la hausse des budgets militaires, la nécessité de constituer des stocks alimentaires en prévision des conflits et la neutralité de la Suisse face à ses voisins. Ces

trois films, dont le plus connu est le *Fusilier Wipf* ont un succès considérable. Pendant les premières années de guerre, la production cinématographique suisse respecte les principes de neutralité. Ce n'est qu'en 1944, qu'elle s'engage à montrer des sympathies envers les alliés.

Par contre, les actualités étrangères fournissent une masse importante de sujets bellicieux. Les actualités allemandes et américaines sont particulièrement présentes, à raison de vingt-deux copies par semaine. Le public réagit à ces films qui tiennent plus de la propagande que de l'information. Sifflets et manifestations sont signalés par la police, à Zurich ou à Lausanne. Les films de fiction qui réussissent à passer la censure militaire, circulent en Suisse. Ces longs métrages de fiction, signés entre autres par David Lean ou Roberto Rossel-

lini, en provenance de pays engagés dans le combat, montrent que la guerre est loin d'être absente des écrans suisses. En recourant aux institutions de censure, les autorités organisent et maîtrisent ces images produites ailleurs. Ainsi, si le cinéma suisse s'engage dans la consolidation des mythes nationaux – celui d'une Suisse terre d'accueil des réfugiés, d'une armée forte et déterminée, d'une politique de neutralité – ce sont les images produites à l'étranger qui fournissent à la population le miroir d'un monde en guerre. Elles ont eu une fonction complémentaire, qui est celle de servir de contraste indispensable à la vision d'une Suisse îlotière, véhiculée par le cinéma national. *gs*

La Suisse, les Alliés et le cinéma, sous la direction de Gianni Haver, éd. Antipodes, 2001. www.antipodes.ch

Place assise

Il s'approche du trolleybus, s'arrête devant la porte avant, appuie sur le bouton extérieur qui enclenche l'ouverture et, une fois l'entrée libre, il monte dans le véhicule, en mettant ses pieds sur les deux marches qui mènent au plancher ; habillé d'un tee-shirt blanc avec, imprimé au niveau du cœur, un rectangle sur lequel est écrit «BROIE DU NOIR», il regarde le conducteur, lui dit bonjour et se déplace vers une place assise, libre.

Marius Daniel Popescu

Chaque semaine, nous publions un instantané de Marius Popescu.

IMPRESSUM

Rédacteur responsable :
Jean-Daniel Delley (jd)

Rédaction :
Géraldine Savary (gs)

Ont également collaboré à ce numéro :
André Gavillet (ag), Pierre Imhof (pi), Yvette Jaggi (yj), Roger Nordmann (rn), Charles-F. Pochon (cfp),

Composition et maquette :
Géraldine Savary
Responsable administratif :
Marco Danesi

Impression :
Ruckstuhl SA, Renens

Abonnement annuel : 100 francs
Étudiants, apprentis : 60 francs
@abonnement e-mail : 80 francs
Administration, rédaction :
Saint-Pierre 1, cp 2612
1002 Lausanne
Téléphone : 021/312 69 10
Télécopie : 021/312 80 40
E-mail : domaine.public@span.ch
CCP : 10-15527-9

www.domainepublic.ch