Technologie : regarder passer le train

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1981)**

Heft 609

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1012255

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

CHAMBRES FÉDÉRALES (suite)

Tout le monde il est mécontent

de lutter contre le renchérissement et la dégradation du pouvoir d'achat.

Les travailleurs ne parviennent pas à se réjouir franchement à la vue de ce deuxième pilier qui n'en finit pas de mincir au fur et à mesure qu'il s'édifie.

Les camionneurs enragent contre la redevance pourtant modérée qu'ils auront à payer, et les automobilistes pestent déjà contre la vignette qui menace les usagers des routes nationales.

Les écologistes, avec tous ceux qui veulent donner plus nettement la priorité aux transports publics, dénoncent à la fois la sévérité manifestée à l'endroit des CFF et l'indulgence à l'égard des poids lourds, sans parler de l'inutile et fâcheuse vignette autoroutière, — le tout en contradiction formelle avec les conclusions de la conception globale des transports.

DÉBORDÉS

Au-delà des groupes d'intérêt qu'ils représentent plus ou moins ouvertement, les parlementaires comme tels sont fâchés: ils n'ont «pas fait du bon boulot», comme le reconnaissait honnêtement le conseiller national Paul Zbinden («La Suisse», 11.10.1981), lui-même d'ailleurs co-responsable du fameux retournement pas trop digne à propos de la redevance sur les poids lourds.

Une mauvaise session, décidément. D'abord, le Conseil national a discuté dix-sept heures d'affilée sur le projet de loi sur la prévoyance professionnelle (2e pilier), sans éliminer toutes les divergences avec le Conseil des Etats, auquel le dossier retourne donc pour quelques mois. Après avoir ainsi pris du retard dès la première semaine, le Conseil national a choisi, selon recommandation des présidents de groupe, d'examiner le «paquet» transports et redevances, et de repousser le projet de loi sur le crédit à la consommation (prêt depuis avril dernier) à une hypothétique session extraordinaire de janvier prochain, voire à la session de mars 1982; d'ici là, des milliers de ménages s'endetteront, certains d'entre eux (un dixième au moins) bien au-delà de leurs possibilités financières; et les services sociaux devront encore faire appel aux fonds de l'assistance publique pour aider au remboursement de prêts personnels, non gagés, octroyés moyennant des intérêts et frais de 15% et davantage par les banques Rohner, Procrédit, Aufina et consorts.

CONFUS

Quant au débat sur les transports et redevances, il a largement dépassé le niveau de la confusion acceptable. Après un gigantesque débat d'entrée en matière (une trentaine d'orateurs inscrits), les conseillers nationaux ont discuté pendant quatre heures de la taxe poids lourds, et fini par prendre une décision... sur laquelle ils sont revenus dès le lendemain, apparemment sans saisir l'importance de l'enjeu. Les camionneurs, eux, TAG en tête, l'avaient bien compris et ont admirablement fait leur travail de lobby (plus puissant que celui de la bagnole, avis au «Tages Anzeiger»).

INEXISTANTS

Ne parlons pas de cette triste séance de «relevée» du 7 octobre, entièrement consacrée à la lutte contre le renchérissement et à l'indexation des salaires. Débat sans aboutissement, «statements» débités devant un auditoire fort clairsemé, le tout sur un problème qui touche de près l'ensemble de la population... En fait, ce débat n'aura servi qu'à donner l'occasion de jouer un bon tour au président Butty, qui n'y a pas compris grand-chose.

En définitive, le seul parlementaire qui soit satisfait de cette session, c'est précisément le président sortant, Laurent Butty, tout auréolé de son année de charge suprême qui coïncidait avec celle du 500e anniversaire de l'entrée de Fribourg dans la Confédération. Lui, il n'est pas seulement soulagé de passer le flambeau à Hedi Lang, il est carrément content, de lui, et même des autres. Il est aussi seul que sûr de son avis.

PS. Mauvaise session disions-nous: avez-vous noté que les conseillères nationales sont demeurées exceptionnellement discrètes pendant ces trois semaines, et qu'aucune d'entre elles n'a pris la parole pendant la seconde moitié de la session, tandis que leurs collègues masculins jouaient aux trains, aux camions et aux p'tites autos?

TECHNOLOGIE

Regarder passer le train

De Lyon ou de Genève, deux heures de gagnées pour joindre Paris en train. On peut y voir un succès du rail dans la compétition qui, depuis Jules Verne, nous enchante, entre le train, l'auto et l'aéronef.
Mais c'est aussi un nouvel élan dans la course contre la montre très provisoirement mise en échec par la faillite commerciale du Concorde.
Renault, entreprise nationalisée, lance en pleine période de lutte pour l'emploi une usine robotisée qui fabriquera la R9.
Accélération des déplacements qui multiplie les possibilités, pour quoi faire? Diminution du travail par automatisation.
Coïncidence dans une même semaine du discours politique généreux et verbal (en avant toutes pour l'emploi!) et des faits scientifiques et techniques décisifs mais qui ne répondent qu'à leur logique propre.