Allégations et réalités... de routier

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **29 (1992)**

Heft 1096

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1022045

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

ENDETTEMENT

Misères à crédit

(*pi*) Il y a une réticence des travailleurs sociaux à agir sur le plan politique: la vieille école voulait que l'on aide et que d'autres soient chargés de comprendre pourquoi il y a des «cas sociaux» et d'agir en conséquence.

Les travailleurs sociaux sont pourtant aux premières loges de la misère. Il y a l'urgence, bien sûr, mais aider individuellement ne suffit pas; il y a aussi le long terme, l'action à la source pour ne plus avoir à aider.

Les Centres sociaux protestants (CSP) ont intégré cet aspect «préventif» et analytique à leur panel d'activités, prenant position et agissant, assez discrètement la plupart du temps, sur la scène publique. Le dernier livre que publient les CSP, sous la plume de Jean-Pierre Tabin, est consacré au petit crédit et s'inscrit dans cette approche où le Bon Samaritain ne se contente plus d'apporter le secours immédiat.

Misères à crédit peut évidemment s'abreuver aux sources des problèmes d'endettement, grâce à la participation d'assistants sociaux qui ont à gérer concrètement ce problème. De nombreux «portraits» viennent d'ailleurs «agrémenter», si l'on ose dire, la lecture de l'ouvrage. Cette lumière nouvelle sur une question récurrente est bienvenue, car les banques prétendent que tout va bien, les cas litigieux étant, proportionnellement aux crédits accordés, peu nombreux: il y a des «problèmes» — mineurs — dans 10% des cas alors que 4% «seulement» des personnes ayant contracté un petit crédit font l'objet d'un «traitement spécifique». Ce qui fait tout de même 50 000 «problèmes» et 20 000 «traitements spécifiques» par année. Et encore, les banques ne recensent-elles que les cas où elles enregistrent des retards de paiement. Or le plus souvent, on paie les mensualités d'un crédit avant les impôts, les assurances, ou une pension alimentaire.

On connaissait déjà le mécanisme du petit crédit (qui peut aller jusqu'à 60 000 francs), contracté pour «rester à niveau» dans une société où le statut social se joue sur les apparences; on connaissait l'effet «boule de neige» où le crédit est accordé pour en rembourser un autre. On connaissait moins les chaînes d'intérêts (dans les deux sens du terme) qui unissent des intervenants agissant plus ou moins ouvertement: le commerçant qui reçoit cadeaux et commission de la banque pour chacun de ses clients qui achète à crédit; les banques bien sûr qui en retirent des bénéfices sur lesquels elles restent discrètes; les sociétés de reprise de dettes qui achètent aux banques, à 10% de leur valeur, les créances impayées et tentent par tous les moyens de rentabiliser leur «investissement»; et enfin les établissements d'assainissement financier qui établissent des plans de désendettement, contre honoraires payables d'avance. Certains même cumulent les fonctions et proposent, dans des annonces séparées, des crédits et des plans d'assainissement.

A défaut de solution miracle à la misère provoquée par le petit crédit, Jean-Pierre Tabin plaide pour une meilleure protection légale, notamment en limitant les possibilités de cumuler plusieurs crédits et en fixant des seuils maximaux pour les intérêts, la durée de remboursement et les sommes pouvant être prêtées. Des indications minimales, reprises du droit européen, ont été présentées au Parlement dans le cadre du programme Eurolex et entreront en vigueur en cas d'acceptation du Traité EEE. Mais elles ne sont, et de loin, pas suffisantes.

Enfin, un guide pratique sera davantage utile aux personnes appelées à aider une connaissance en difficulté qu'à celles ployant sous les dettes, dont on peut légitimement douter qu'elles lisent cet ouvrage. ■

Jean-Pierre Tabin: *Misères à crédit – L'endettement en Suisse et ses conséquences*. La Passerelle, Lausanne, 1992.

Allégations et réalités... de routier

Les routiers sont spécialistes des informations douteuses ou incomplètes. Comme par exemple dans ce dépliant de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) réalisé avec «l'aimable assistance» de sept importateurs de véhicules utilitaires qui contient dix «allégations», grosses comme des camions, auxquelles la «réalité» est opposée.

Prenons par exemple l'allégation 2: *«Afin de réduire l'utilisation de l'énergie, les transports de marchandises doivent passer de la route au rail»*. La «réalité», selon l'ASTAG, c'est que la base de comparaison entre le rail et la route doit être l'énergie primaire (carburant pour les camions; eau, carburant ou atome servant à produire de l'électricité pour le train). Or un plus grand nombre de trains nécessiterait du courant supplémentaire, forcément produit à l'étranger dans des centrales thermiques, les possibilités d'exploitation de l'énergie hydraulique étant épuisées en Suisse alors que l'énergie atomique est «bloquée».

«Si une locomotive utilise du courant produit par des centrales électriques thermiques, son efficacité de rendement total représente seulement 30% ! Un moteur de camion moderne atteint quant-à -ui même (sic) *une efficacité de rendement total de 45% !»*

Et l'ASTAG de conclure sans rire: *«Au vu de ce qui précède, un large transfert du trafic des marchandises de la route au rail n'a pas de sens du point de vue de la politique de l'énergie»*.

Promis juré, c'est écrit tel quel.

Si on suit le raisonnement de l'ASTAG, il suffirait de remplacer les locomotives électriques par des locomotives diesel pour résoudre le problème... Soyons sérieux et ne comparons que ce qui est comparable. Il est évidemment fallacieux de prendre dans un cas le *nec plus ultra* (un moteur diesel ayant un rendement de 45%) et le pire dans l'autre cas (de l'électricité produite dans une centrale thermique ayant un rendement de 30% — rappelons que dans les centrales modernes, une partie des 70% restant sont récupérés sous forme de chaleur et servent à produire de l'eau chaude ou à chauffer des immeubles).

Mais surtout, ce qui compte, ce n'est pas la *proportion*, mais bien la *quantité*, d'énergie primaire effectivement utilisée pour effectuer un déplacement. Plus concrètement, un système ayant un rendement de 30% est préférable à un autre système ayant un rendement de 45% si ce dernier a besoin de deux fois plus d'énergie pour effectuer la même prestation...

Le trafic routier utilitaire – Allégations et réalités. ASTAG, Berne.