

# Multinationales : benzine en hausse : inch Esso!

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1979)**

Heft 491

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1016398>

## **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.

## MULTINATIONALES

### **Benzine en hausse : Inch Esso !**

Le lobby de l'automobile, excellemment décrit dans le "Tages-Anzeiger Magazin" de samedi dernier, n'aura pas eu besoin de s'ébranler en ce début de session de printemps des Chambres fédérales: pas moins de trois interventions, dont celles de deux socialistes romands, ont été déposées lundi dernier à propos du prix des produits pétroliers.

C'est que, pour des raisons qu'Esso doit mieux savoir qu'Allah, la benzine super a pris plus de dix centimes par litre depuis le début de la fin du chah. Nous en sommes déjà au niveau record de 1973, quand on roulait à 100 km sur les autoroutes et que les voitures restaient au garage le dimanche. Et selon les rumeurs venant de Rotterdam et répercutées par les filiales suisses des grands trusts de l'or noir, il faut s'attendre à de nouvelles augmentations.

Berne s'acharne à répéter qu'il n'y a aucune base légale pour une intervention fédérale,

que la Loi sur les cartels une fois révisée permettra sans doute — dans plusieurs années — de faire quelque chose, et que de toute manière Monsieur Prix avait dû concéder aux sociétés pétrolières un arrangement très spécial (Cf DP 477/23 novembre 1978: M. Prix — sortie côté citernes).

Depuis le 1er janvier en tout cas, cette barrière même ne tient plus: les compagnies pétrolières opérant en Suisse n'ont plus besoin d'attendre que la "tonne franco région Bâle" augmente de Fr. 13.50 pour créer une hausse à la colonne. Et elles ne se privent pas: dans la région de Bâle précisément, on paye déjà la super dix centimes de plus de ce côté-ci de la frontière. Evidemment, dans les QG des sociétés multinationales, on sait lire les lois fiscales de plusieurs pays, tout particulièrement au chapitre imposition des personnes morales, alinéa impôts sur les bénéficiaires (rapatriés ou réalisés sur place).

Au reste, différentes questions s'imposent: — Pourquoi les cours sur le marché libre de Rotterdam, dont on nous rebat les oreilles à longueur de communiqués ne sont-ils pas

davantage publiés que les prix "franco Bâle" des produits raffinés en wagons de 20 tonnes! Nos grands quotidiens financiers, "NZZ" et "Journal de Genève", qui n'ont pas peur d'aligner des colonnes de chiffres, pourraient rendre là un précieux service à ceux qui n'ont pas forcément un baby-Roché mais certainement une 6 CV.

— Pourquoi les compagnies pétrolières peuvent-elles acheter au jour le jour alors qu'elles ont, en plus des réserves obligatoires pour lesquelles elles touchent des subventions et des prêts avantageux, des capacités de stockage sans doute considérables?

— Et que font donc ces jours les raffineries suisses, qui travaillaient au ralenti et à perte quand les produits importés étaient meilleur marché? On va les laisser poursuivre gentiment leur politique de calculation mélangée, c'est-à-dire de rattrapage aux frais des consommateurs?

— Et qui surveille le marché des huiles de chauffage, hormis les chambres immobilières, qui ne vont pas oublier les effets de cet hiver rigoureux (à l'étranger) sur les décomptes aux locataires?

### **Le tiers auto des Chambres fédérales**

Salon de l'automobile à Genève. A l'image de ces dernières années, les discours officiels ne sont plus seulement consacrés à la glorification du moteur et du réseau routier: la plupart des orateurs se fendent en prime d'une petite méditation sur le thème de la réconciliation du trafic et de l'environnement. Un morceau d'anthologie à cet égard: l'intervention toute en nuances, lors du vendredi inaugural, du président de la Confédération en exercice, M. Hürlimann.

Dans la coulisse fédérale, pendant ce temps, un climat bien différent: au fil des dépôts d'initiatives et des votations populaires, douze

dimanches sans voitures, démocratie dans la construction des routes nationales, initiative Albatros, le lobby de l'automobile a durci ses positions, précisé ses relais (parlementaires et autres) dans les sphères officielles, sonné le rapel de ses alliés naturels dans le monde la construction, du commerce alimentaire (shopping centers!) et des assurances entre autres, jusqu'à pénétrer autant qu'il le fallait le processus de "consultation des milieux intéressés" lors de l'apparition au firmament législatif de textes de loi "menaçants", jusqu'à orienter les contre-projets officiels qui n'allaient pas manquer d'être opposés aux initiatives lancées par les milieux "environnementalistes". Edifiante à cet égard, la reconstitution, dans le dernier magazine (déjà cité ci-dessus) du "Tages Anzeiger", du travail du "lobby automobile" dans

la perspective de la consultation du peuple et des cantons sur l'initiative Albatros.

Le travail des deux enquêteurs du "Tages Anzeiger" (Paul Romann, architecte et Beat Schweingruber, journaliste libre) ne laisse planer aucun doute: à travers les trois partis bourgeois et gouvernementaux exclusivement, le lobby de l'automobile peut compter sur l'appui de pratiquement un tiers de l'Assemblée fédérale, soit 67 conseillers nationaux et 17 conseillers aux Etats qui sont plus ou moins directement liés (conseils d'administration ou sièges dans les instances supérieures des organisations spécialisées — deux députés au National et un conseiller aux Etats pour le TCS, trois conseillers nationaux pour l'ACS) à la "branche"...

Le décompte des membres des trois comités