

Le tiers auto des Chambres fédérales

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-1016399>

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

d'action (créés sous la coupe de l'ACS, du TCS et de la Fédération routière suisse) engagés dans la lutte contre les initiatives "anti-voitures", est encore plus impressionnant: ce sont 93 conseillers nationaux et 29 conseillers aux Etats qui font partie d'au moins un des trois comités en cause.

Allons-y de quelques noms, nous contentant de répertorier, au National, les députés hostiles à l'initiative Albatros.

Sont engagés à la fois dans le combat contre les douze dimanches sans voitures, contre la démocratie dans la construction de routes nationales, contre l'initiative Albatros. Chez les radicaux, Mmes et MM. Duboule, Dupont (TCS et Walo Bertschinger SA, construction de routes), Fischer, Eng, Delamuraz (Tunnel du Gd-Saint-Bernard SA), Ribi, Schwarz, Sigrist, Keller, K. Meier, Füeg, Girard-Montet, Generali, D. Müller; à l'Union démocratique du centre: MM. Baumann, Matossi, H. Fischer, Schnyder, Etter; chez les indépendants, M. Allgöwer (Migros); chez les démocrates-chrétiens, MM. de Chastonay, Wilhelm, Röthlin, Wellauer (Von Roll), Jung, Trottmann, Egli, Hürlimann, Bi-

derbost, Thalmann et Müller. Chez tous ces représentants du peuple donc, une opposition tous azimuts: aucun des trois textes en question, porteurs d'une interrogation sur le développement de la civilisation de la voiture, ne trouve grâce à leurs yeux. Des relais absolus pour le lobby de l'automobile.

Participent aux efforts du comité d'action contre l'initiative Albatros seule, le libéral Dürrenmatt, les démocrates-chrétiens Fontanet, Barras, Büty, Dürr, Risi, Cantieni, Oehler et Cavetty; les radicaux Speziali, Barchi, Corbat, H.R. Meyer et Wyss; l'indépendant Alder; le membre de l'UDC, Augsburgger.

S'engagent à la fois contre Albatros et contre la démocratie dans la construction des routes nationales. Le libéral Bonnard; les démocrates-chrétiens Pagani, Albrecht, Bürer, Schärli, Rippstein; les radicaux Cevey, Flubacher, Waldwogel, Vetsch, Breni et Früh; les UDC Baumann, Tschumi et Brosi.

S'engagent contre Albatros et contre les douze dimanches sans voitures: le libéral Gautier, le démocrate-chrétien Bochatay, l'indépendant Suter et l'UDC Bretscher.

Prochain round: le bruit et les routes! Un comité d'action va entrer en action contre les initiateurs...

Les trois grands du lobby

Les trois "grands" sur le front de l'auto dans notre pays. Un rapide rappcl.

— A tout seigneur tout honneur, au premier rang, le Touring Club Suisse. Environ 900 000 membres, à peu près la moitié de tous les conducteurs. Des recettes annuelles qui ascendent à près de 60 millions. En gros 600 employés. Un journal, "Touring". L'attrait (justifié) des services qu'il offre permet à ses dirigeants une politique de pression toujours plus évidente. Mais tous les affiliés sont-ils vraiment des militants de la Cause?

— Beaucoup moins imposant que le TCS, l'Automobile-Club Suisse. Environ 85 000 membres, un total qui le place tout de même au premier rang des "petits" clubs. Un journal, "Auto" et un service de presse diffusé à travers toute la Suisse.

— Parmi les organisations faitières les plus actives, la Fédération routière suisse, FRS. 1,1 million de membres, dont naturellement tous les adeptes des clubs auto. Un service de presse: "Information FRS".

Une difficulté majeure pour la Fédération routière suisse: les intérêts de ses membres ne sont pas toujours convergents. Ainsi, lors de la première crise du pétrole, les vendeurs de benzine et leurs clients ne purent trouver un terrain d'entente avec les clubs, pour lesquels il n'était pas question — crédibilité oblige — de laisser monter les prix au-delà d'une certaine limite, jugée encore trop basse par Agip, BP, Chevron Oil, Total Suisse, Esso Standard Switzerland, Texaco, Shell Switzerland et compagnie. Une conséquence fâcheuse de cet affrontement: les pétroliers claquent la porte (avec GM et Ford). D'où des trous dans la caisse de la FRS, désormais livrée (financièrement) au bon vouloir des clubs.

Qui est prêt à prendre les paris? Les futurs locataires de ces maisons en construction le long de la Bucheggstrasse à Zurich seront-ils de farouches partisans de l'initiative sur le bruit des routes?

Même si les chambres à coucher donnent sur les cours intérieures. Même si un tiers de ces logements sont prévus pour des personnes âgées.

50 000 véhicules à moteur utilisent quotidiennement cette artère qui relie la N1 à la N3...

