

Chambres et transports : Swissair : le blanc de M. Chevallaz

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - (1982)

Heft 629

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1012948>

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.

Rentiers: plus d'AVS, moins d'inégalités

N'attendez pas de nous que nous lâchions prise: la situation faite aux rentiers est l'un des défis de la décennie et nous n'aurons de cesse d'avoir précisé le bilan, toujours avec l'aide de Pierre Gilliand, bien sûr. Certes, le problème se complique par suite des fautes graves commises dans le premier travail publié. Mais il est possible, progressivement, de remonter le courant. C'est ce que nous ferons régulièrement dans ces colonnes. Pour la bonne information de nos lecteurs, mais aussi pour ne pas laisser ce chapitre (ardu, sans doute) de la politique sociale entre les mains des spécialistes. C'est à ce prix que le système helvétique pourra être réformé, amélioré, loin des «a priori» et des slogans simplificateurs. Voici donc quelques chiffres, déjà accessibles après une série de calcul; ce qui nous intéressait: l'influence des révisions de l'AVS sur les revenus des rentiers.

Les premiers chiffres publiés avaient quelque chose de réjouissant, rappelez-vous (étude Schweizer): le revenu «moyen» des rentiers aurait passé de 22 000 francs en 1972 à 29 400 francs en 1976, soit une progression d'un tiers en quatre ans.

Faisons abstraction pour un instant de tout ce que ces «moyennes» ont de trompeur! Cette amélioration ne doit de toute façon pas faire illusion; elle est due essentiellement à la huitième révision de l'AVS, c'est-à-dire à une avancée en matière de politique sociale. Et si on tient compte de l'inflation (forte à l'époque), ce «progrès» moyen fond: il y a pratiquement stagnation après correction d'après l'indice de prix à la consommation.

Et encore, mais là on vous fera grâce des détails, le bilan est encore moins fameux si on tient compte des erreurs commises dans l'échantillon de rentiers considérés (mais ça, c'est une autre histoire dont vous entendrez parler plus tard).

Abandonnons maintenant ces moyennes qui biaisent le constat et revenons aux fameux «déciles» qui partagent en dix groupes égaux les rentiers

dont les revenus ont été décortiqués pour les besoins de la cause.

Question: comment ont évolué les revenus d'une «cohorte» (situations comparables) de rentiers vivant en 1972, 1974 et 1976? Seule une réponse précise permettra d'apprécier les effets de la politique sociale helvétique et en particulier de l'AVS pendant la période considérée. Réponse: les inégalités que nous avons mises en évidence à de multiples reprises et sous différents angles dans ces colonnes, ces inégalités-là demeurent bien entendu, mais il faut pourtant nuancer le diagnostic. Quelques détails.

UN PROGRÈS

Nominalement, les rentiers groupés dans le premier «décile», c'est-à-dire les pauvres en 1972, ont un revenu qui double en quatre ans; leur source principale de revenus (souvent la seule!), c'est l'AVS et les prestations complémentaires; le progrès (tempéré par l'inflation) est donc dû à la huitième révision. En revanche, le revenu des rentiers les plus aisés, ceux du dixième «décile» en 1972, stagne: l'effet de l'AVS est là moins fort, c'est qu'ils ont d'autres sources de revenus plus importantes et que ces sources-là sont à la baisse (cessation d'activité par exemple).

Voilà donc mise en évidence une des retombées de l'AVS: les écarts de revenus entre les plus pauvres et les plus riches parmi les rentiers (base 1972) s'estompent légèrement, de 1 à 19 en 1972, de 1 à 9 en 1976... Ces proportions ne doivent pas masquer des écarts criants et insupportables lorsqu'ils sont exprimés en francs. Mais le progrès est là, et il faut le noter: les améliorations de l'assurance sociale ont non seulement des effets de pure justice sociale, elles contribuent aussi à réduire des inégalités économiques.

Nous avons réuni ces indications en un petit tableau synthétique (eh oui, un tableau de plus!) relativement simple à comprendre.

Les deux premières colonnes: les indices qui marquent la progression des revenus de 1972 à 1976,

mais sans tenir compte de l'indice des prix à la consommation.

La troisième colonne (italique): l'indice 1976 en tenant compte de l'érosion du pouvoir d'achat.

Les quatrième et cinquième colonnes (gras): les écarts entre les dix déciles à partir d'un revenu de 1 pour les rentiers les plus défavorisés.

Déciles 1972	Indices sans corrections 1972	Indices corrigés 1976	Pour un revenu de 1... 1972 1976	
1 ^{er}	100	209	<i>161</i>	1 1
2 ^e	100	173	<i>133</i>	1,5 1,2
3 ^e	100	156	<i>120</i>	1,9 1,4
4 ^e	100	149	<i>115</i>	2,4 1,7
5 ^e	100	145	<i>112</i>	2,8 1,9
6 ^e	100	139	<i>107</i>	3,4 2,3
7 ^e	100	133	<i>103</i>	4,2 2,7
8 ^e	100	125	<i>96</i>	5,2 3,1
9 ^e	100	113	<i>87</i>	6,9 3,7
10 ^e	100	101	<i>78</i>	18,7 9,0
Ensemble	100	122	<i>94</i>	

CHAMBRES ET TRANSPORTS

Swissair: le blanc de M. Chevallaz

Swissair a publié récemment les résultats plutôt «durs» d'une étude sur la situation de la femme dans notre compagnie aérienne nationale: pratiquement point de «cadres féminins» et notamment pas de femmes dans les cabines de pilotage.

C'est peut-être que les filles ne sont pas admises à l'Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT), qui assume la formation des pilotes de ligne, aux frais conjoints de la Swissair et de la Confédération. En discutant la prorogation de l'arrêté consacrant le principe de cette subvention fédérale, la conseillère

nationale Heidi Deneys, socialiste neuchâteloise, a posé clairement la question de l'égalité des chances hommes/femmes à l'ESAT. En commission militaire, M. Chevallaz n'a pas su donner de réponse claire. Et au plénum, il n'a pas jugé bon de se présenter, laissant à M. Schlumpf le soin de défendre un dossier dont il ne connaissait manifestement pas la première pièce.

* * *

Le même jeudi matin 4 mars, d'autres objets intéressant les transports venaient en discussion devant un Conseil national décimé par la cérémonie d'inauguration du Salon de l'Auto à Genève (où le président de la Confédération et celui de l'Assemblée fédérale, accompagnés du Tout Berne, se rendent traditionnellement en pèlerinage).

Une chance unique pour les CFF, et leur mandat d'entreprise, toujours en discussion. Malgré l'absence des autophiles les plus ardents, la cause du chemin de fer ne passe quand même pas: ainsi

COURRIER

La route et le rail

Je ne suis pas spécialement malin, mais parfois, je «réfléchis». Je connais la triste situation de nos CFF qui n'arrivent pas à nouer les deux bouts et dont le service public coûte cher à tout le monde (même si on ne voyage pas en train).

Une émission de «Temps Présent» m'a révélé les douloureuses conditions de travail de la plupart des transporteurs par camions. Leurs journées sont de dix à douze heures et leurs salaires, tout autre chose qu'un pactole. Les camionneurs indépendants qui ont cru se faire un magot en devenant transporteurs au long cours se couvrent parfois de dettes.

les CFF devront être rentables «si possible» d'ici l'exercice 1986. Exécution.

* * *

Quant aux vols privés d'hélicoptères dans les montagnes, ils pourront se poursuivre à grands renforts de bruit de pales et de rotor, et de vibrations particulièrement incommodes.

Le socialiste argovien Silvio Bircher voulait qu'on interdise les vols d'hélicoptères organisés à des fins touristiques (notamment les transports de skieurs en haute altitude). Grand émoi dans les cantons alpins, surtout au Valais, où sont basés les avions d'Air-Glaciers: la compagnie de Bruno Bagnoud, qui dispose également d'appareils stationnés à Nyon, a besoin d'autres ressources que celles du transport de blessés — spécialité de la fameuse Gass. D'où les vols touristiques, les insecticides aspergés par hélicoptère, et, tout récemment, le fumage des vignes.

En aviation aussi, l'organe crée la fonction.

Or les CFF n'osent pas augmenter leurs tarifs - marchandises à cause de la concurrence des camionneurs; et ceux-ci vivent à bord de broche pour être préférés aux trains. Autrement dit, comme à la guerre, il y a autant de victimes et de dégâts des deux côtés de la frontière.

Ne serait-ce pas alors que les tarifs des CFF et des camionneurs sont mal calculés et qu'il serait grand temps d'en venir à une entente? L'indice des prix? Il monterait, c'est sûr, mais peut-être pas autant que ça... et on aurait moins d'argent à verser pour renflouer nos trains...

Mais voilà; pour en arriver là, il faudrait s'abstraire des considérations d'intérêt privé. Qui en est capable aujourd'hui?

A. Gonthier

RÈGLEMENT

Plaine de l'Orbe: dites 331!

Publicité libérale sur le mode traditionnel, à forte dose pendant les derniers jours précédant les élections vaudoises, comme il se doit: moins de pape-rasse, moins de règlement, nous sommes les seuls à... Période électorale.

C'est donc avec intérêt que les lecteurs de la «Feuille d'avis officiels» ont lu le règlement des Etablissements de la plaine de l'Orbe (26.2.1982). Intérêt et persévérance: le texte en question comporte 331 articles.

Personne, il va de soi, ne conteste l'actualité d'un tel travail. Les détenus ont, jusqu'ici, été ceux qui ont le plus pris au sérieux le slogan du parti libéral vaudois: plus de libertés, ce n'est jamais trop demander.

La qualité d'un tel amas de précisions réglementaires apparaîtra, comme à l'accoutumée, à l'usage (et en particulier au chapitre des voies de recours offertes aux détenus). Mais une fois admis qu'il est nécessaire que chacun connaisse ses droits, ses devoirs, on admirera le souci de ne pas réglementer plus que nécessaire qui résulte des articles suivants: — Art. 26. Les membres du personnel collaborent entre eux.

— Art. 44. Le directeur établit les contacts nécessaires avec les autorités et les personnes concernées par sa direction.

— Art. 62. Le directeur adjoint est directement subordonné au directeur.

— Art. 93. Le chef comptable gère les finances des établissements.

— Art. 161. Les aumôniers s'occupent des besoins spirituels des détenus.

— Art. 195. Les surveillants exercent sur les détenus l'autorité nécessaire à l'accomplissement de leur mission.