

Les limites du dirigisme

Autor(en): **Béguin, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK**

Band (Jahr): - **(1952)**

Heft 1173

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-686407>

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.

LES LIMITES DU DIRIGISME.

PIERRE BÉGUIN.

La Suisse a la réputation d'être un des derniers refuges du libéralisme non seulement en Europe, mais dans le monde. On peut se demander à bon droit si cette réputation est entièrement légitime et justifiée. En effet, même si le libéralisme économique est proclamé en bonne et due forme dans notre constitution fédérale, même si la liberté du commerce et de l'industrie est un principe que le peuple ne consentirait pas à renier, il faut reconnaître que l'Etat a fait des incursions très avancées dans le domaine économique privé, pour le limiter et le réglementer. En quelque sorte, notre liberté est contenue, corrigée, dirigée, dans une certaine mesure.

Cette mesure apparaît peut-être faible et modérée à des gens venant de l'étranger où le collectivisme et l'étatisme ont conquis des positions extrêmement fortes, surtout depuis la dernière guerre. Nous sommes loin des nationalisations auxquelles tant de pays ont procédé. Mais cette mesure apparaît très large à beaucoup d'observateurs de l'intérieur, car nous sommes bien placés pour savoir que l'Etat, à un rythme peut-être lent, mais sûr et continu, ne cesse d'étendre son empire et de s'ingérer dans des affaires toujours plus nombreuses. En fait, nous participons à l'évolution générale, mais nous le faisons à la manière helvétique qui est une manière commode, raisonnable, prudente et relativement réservée.

En fait, les principales interventions de l'ETAT sont destinées à mettre certaines branches de notre économie à l'abri de la concurrence étrangère. Cela n'a rien de surprenant, si l'on songe que la Suisse est presque complètement privée de ressources naturelles, qu'elle ne peut vivre que de ses exportations et qu'elle se procure plus de la moitié des aliments nécessaires à sa population à l'étranger. D'une part, les portes doivent rester largement ouvertes, afin que nos approvisionnements ne soient pas compromis ou paralysés et que les produits de notre industrie puissent être achetés par des clients étrangers. D'autre part, ces mêmes portes doivent être un peu fermées, afin que le marché indigène ne soit pas inondé par les produits de la concurrence étrangères. C'est entre ces deux exigences contradictoires qu'il faut trouver un compromis et qu'il faut établir un équilibre. Pour satisfaire à la première exigence, nous avons de bonnes raisons de rester libéraux. Pour satisfaire à la seconde, il nous faut bien nous résigner à admettre certaines mesures de caractère ou d'inspiration dirigiste.

Les débats parlementaires qui se déroulent actuellement à Berne sont là pour nous le démontrer. On s'occupe de donner un statut à l'horlogerie. Elle joue un rôle de tout premier plan dans nos exportations. Il faut donc que celles-ci soient libres. Mais il faut prendre garde aussi à ce que cette industrie ne soit pas transplantée à l'étranger, ce qui serait le cas si l'on autorisait l'exportation de pièces détachées lesquelles seraient assemblées hors de nos frontières. On s'occupe aussi de donner un statut légal à notre agriculture. Ses produits sont de moins en moins exportés, parce que nos prix de revient sont trop lourds. Si l'on veut en outre que les prix de vente sur le marché indigène ne s'effondrent pas, il faut que l'arrivée de

produits étrangers concurrents soit réglementée et que leur vente soit subordonnée à la vente par priorité des produits de notre sol.

Tout cela est sage, raisonnable et légitime. Mais on constate une fois de plus que, s'il est facile de mettre le doigt dans l'engrenage des réglementations étatiques, il est très difficile de ne pas aller trop loin en cette matière. On l'a bien vu en ce qui concerne le statut de l'horlogerie et celui de l'agriculture. Les projets initiaux dépassaient nettement leur but, en ce sens que sous prétexte de protection allait jusqu'à réglementer étroitement par les soins de l'Etat toute l'organisation de ces deux professions. Fort heureusement, une réaction s'est manifestée en dernière heure. Les projets ont été allégés de ce qui les surchargeait inutilement. On a repris une conscience plus claire du but à atteindre. Et bientôt nous aurons deux statuts légaux qui respecteront la libre concurrence et l'initiative individuelle et qui ne les limiteront que dans une mesure strictement indispensable. Et cela, c'est plus sage encore!

ALLTRANSPORT

& STORAGE LTD.

Telegrams :
Alltrans, London

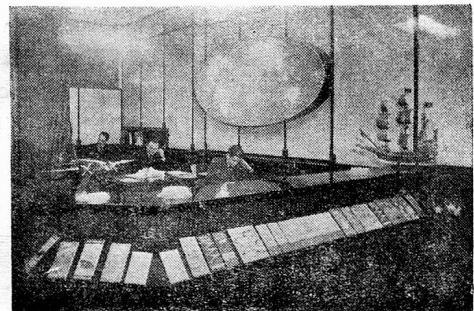
Telephone :
CENTral 5200 (20 Lines)

Head Office :

ALLTRANSPORT BUILDING
Little Trinity Lane
LONDON E. C. 4

Official Agents for British Railways (Ferry Boat Routes) and all their International Passenger Services.

Official Passenger Agents for all Principal Steamship Companies - Official Freight & Passenger Agents for all Air Lines.



Reception Office, Alltransport Building.