

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1979)
Heft: 505

Artikel: Pétrole : les superstitions de M. Chevallaz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1016542>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Cela est encore insuffisant; la société, comme les chercheurs, est une abstraction commode; des groupes sociaux bien déterminés et des chercheurs choisis par eux devraient pouvoir faire valoir leurs besoins propres. Nous pensons, c'est un exemple récent, à l'enquête du Mouvement populaire des familles sur les conditions de vie des salariés, au sujet de laquelle les "officiels" de la recherche n'ont guère montré d'intérêt.

(1) Pour plus de détails, on peut se rapporter aux précisions parues dans le rapport annuel (1978) du Fonds national suisse de la recherche scientifique qui vient de sortir de presse (adresse utile: FNRS, c.p. 2338, 3001 Berne).

PÉTROLE

Les superstitions de M. Chevallaz

Critiquant le deuxième rapport des Trois Sages, M. Chevallaz avouait en janvier dernier: "j'aurais tendance à leur préférer les horoscopes, dont les prévisions me paraissent souvent plus exactes".

Dimanche dernier, lors d'une émission-tv qui l'opposait en direct aux questions d'une centaine de militants des partis lausannois, ce même M. Chevallaz a dit par deux fois: "touchons du pétrole", comme pour exorciser la pénurie d'or noir.

M. Chevallaz serait-il superstitieux? Ou bien le Conseil fédéral lui-même, collégalement lié dans la perplexité comme dans la décision, se sentirait-il à ce point impuissant face aux compagnies pétrolières qu'il s'en remettrait au hasard?

De toute évidence, le Conseil fédéral ne fait rien. Ou ne veut rien faire. Ou bien ne sait pas quoi faire (cf. DP 491 où nous posions des questions, toujours restées sans réponse jusqu'ici). Et ne veut en tout cas pas que cela se sache. Mieux passer pour un exécutif faible

et indécis que pour un gouvernement interventionniste. Mieux tenir les populations dans l'ignorance qu'importuner les compagnies pétrolières. Mieux durer et voir venir qu'insécuriser les automobilistes à la veille des vacances. Et voilà pourquoi votre autorité collégiale est muette.

Avant de s'enfermer dans ce lourd silence, le Conseil fédéral a clairement dit qu'il n'y aurait pas de surveillance des prix des produits pétroliers; qu'il n'y aurait jamais de société nationale pour l'importation directe; et qu'il fallait laisser jouer la concurrence (drôle de jeu décidément).

Pour les compagnies pétrolières, le message était clair: allez et enrichissez-vous, sur le marché libre de Rotterdam et d'ailleurs, achetez tant que vous pourrez et retenez vos stocks, augmentez vos prix et renchérissez l'énergie jusqu'à ce que tous ces citoyens irresponsables comprennent enfin la nécessité d'en réduire la consommation.

Dès lors, elles seraient bien bêtes de se gêner, nos chères pétrolières.

Et elles font feu de tout argument. Les événements d'Iran (à peine 15% de notre approvisionnement) et les achats américains sur le marché de Rotterdam (tous récents) ont provoqué des augmentations dont M. Prix aurait admis sans autre la répercussion sur les consommateurs.

La lecture du rapport final de M. Prix, déposé ces jours derniers, ne vient pas contredire cette affirmation. Mais il est bien connu que la surveillance des prix de l'essence et des huiles de chauffage ne compte pas au nombre des réussites de M. Schlumpf, que rien ne prédisposait à faire mieux en ce domaine comme en d'autres que son prédécesseur Leo Schürmann (voir DP No 477: M. Prix-sortie côté citernes).

Et pendant ce temps donc, le Conseil fédéral se tait: sur la situation de notre approvisionnement de peur de provoquer des réactions de panique ou d'accapement, sur les mesures

envisagées pour éviter toute spéculation (et actuellement encore?), sur les stocks afin de ne dévoiler aucun secret de défense nationale économique, et même sur nos sources d'approvisionnement, sans doute parce que la vérité ne ferait pas plaisir à tout le monde.

En effet, l'an dernier, la moitié environ des huiles de chauffage importées en Suisse venaient, directement ou par l'Italie, de l'Union soviétique, laquelle a couvert ainsi un quart de nos besoins en énergie.

Les Arabes au volant et les Russes au brûleur. Deux dépendances valent mieux qu'une, surtout quand elles sont aussi différentes. Comme dit M. Chevallaz: touchons du pétrole!

SÉCURITÉ

Du Nader dans l'aile

Les compagnies aériennes ont copieusement investivé l'Administration fédérale américaine de l'Aviation qui, après plusieurs interdictions temporaires, a finalement cloué au sol pendant une bonne dizaine de jours les quelque 284 DC-10 immatriculés dans le monde entier, — dont 9 aux couleurs de Swissair.

Dans l'affaire on a un peu oublié que ces mesures ont été prises non seulement en raison des inquiétantes découvertes faites sur les appareils en révision (fatigue du métal), mais aussi sur l'insistante pression d'une organisation de défense des "consommateurs de vols", des passagers aériens, l'ACAP (Aviation Consumer Action Project); l'ACAP, qui est l'une des nombreuses associations inspirées par Ralph Nader, s'est notamment signalée pour avoir obtenu la publication de dossiers secrets de l'IATA, l'amélioration de certains dispositifs de sécurité, la participation à certaines enquêtes consécutives à des accidents d'avion, etc. etc.

Fondée en 1971, l'ACAP compte environ 50 000 adhérents aux USA, soit à peine davantage que la FRC en Suisse romande...