

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (1982)  
**Heft:** 640

**Rubrik:** Reçu et lu

### **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:** 16.03.2025

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

## Le pouls d'un syndicat

Transparence oblige: l'organe de la VPOD, «Les Services publics», donne dans son numéro 19 (adresse utile: c.p. VPOD, 8030 Zurich), sur douze pages compactes, l'essentiel du «menu» du 36<sup>e</sup> congrès de ce syndicat, connu pour l'une des composantes les plus remuantes de l'Union syndicale suisse. Lecture rébarbative, il faut l'admettre; au total un document peu propre à susciter des vocations de militants syndicalistes actifs, mais un document qui à l'analyse, et dans sa forme définitive (c'est-à-dire après la discussion article après article, point par point), devrait permettre de prendre valablement le pouls de cette organisation, au moins si on parvient à faire la part de la combativité réelle dans les professions de foi verbales (ou statutaires).

C'est que la VPOD se lance cette année à la fois dans une profonde révision de ses statuts et dans la redéfinition des «points essentiels» de son activité, le tout corsé du traditionnel examen des «propositions» des sections.

La répartition de ces dernières, en dix chapitres renvoyant aux «points essentiels» (sans avoir pu leur être incorporées) permet déjà une première prise de température qui n'est pas sans intérêt: dix sections font valoir leurs résolutions sous le titre «plus de temps libre pour vivre mieux», toutes préoccupées par l'introduction la plus rapide possible des 40 heures (pétition nationale, manifestations, négociations, etc.); on note neuf interventions au chapitre «vivre dans la liberté et la paix», la majorité d'entre elles ayant trait à la situation des syndicalistes en Pologne, et neuf aussi sur le thème «sécurité sociale» (abaissement de l'âge de la retraite, soutien à la campagne en faveur de l'initiative pour la protection de la maternité, formation professionnelle du personnel soignant); vient ensuite le titre «justice sociale en matière de politi-

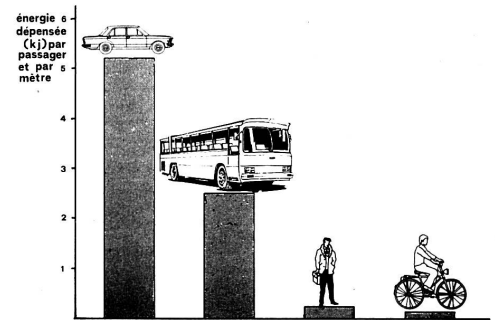
que salariale et financière», six propositions, dont quatre sont centrées sur la fixation d'un salaire minimum; et en queue de peloton, six chapitres marqués par une ou deux revendications, «société solidaire» (une section lance un cri d'alarme contre la reprivatisation des services publics), «égalité des droits et des chances» (politique en faveur des étrangers: contre le statut de saisonnier et pour une meilleure intégration des «collègues étrangers»), «pour un meilleur épanouissement humain» (pour une meilleure formation professionnelle, pour l'inscription dans la législation de la participation, «tant au niveau de l'entreprise que dans l'économie»), «pour un travail humain» (étude des conséquences de l'introduction des nouvelles technologies et plan d'action), «pour un environnement adapté à l'homme» (soutien à l'initiative Ville-Campagne contre la spéculation foncière), et enfin «mobilisation syndicale» (soutien de la fédération aux sections «faibles» qui «par leurs propres moyens ont peu de chances de mener avec succès des mouvements revendicatifs»). La balle est maintenant dans le camp des délégués.

### ZURICH: BILAN DES MANIFS

— Dans le dernier numéro du magazine du «Tages Anzeiger» (21), publication des «bonnes feuilles» d'un ouvrage critique qui vient de paraître à Zurich, manière de bilan judiciaire des manifestations de jeunes, deux ans de compilation systématique des interventions de la force publique pendant ou après des troubles. L'auteur, juriste, lance un cri d'alarme: l'Etat de droit est en danger; le titre sous lequel paraît son travail indique bien d'où vient, à son avis, le danger: «Unrecht für Ruhe und Ordnung».

— Dans le dernier numéro de l'«Aspic» (Association pour des pistes cyclables, Genève — adresse utile: rue Saint-Ours 6, 1205 Genève), publié dans la perspective de la troisième journée nationale du vélo (5 juin 1982), la démonstration, une fois de plus, que pour la consommation d'énergie par passager et par kilomètre parcouru, la bicyclette

domine nettement les autres moyens de transport urbain; ci-dessous le schéma publié par l'«Aspic» qui souligne que «la grande inefficacité de l'automobile est surtout due au fait que les quatre cinquièmes de l'énergie qu'elle consomme sont dépensés en chaleur et que cette perte n'est pas compensée par le nombre de passagers transportés, comme dans le cas des transports publics:



Et ces quelques lignes, sous le titre «vélo et économie»:

«D'après une enquête allemande de 1976, 39% de tous les trajets en auto ont moins de 3 km et 2% des trajets de moins d'un km sont encore parcourus en voiture! Aux Etats-Unis à la suite d'un sondage mené en 1963, 28% des trajets urbains effectués en auto avaient moins de 5 km et 54% moins de 8 km. En supposant qu'un quart à un tiers de tous les trajets automobiles de moins de 6,5 km soient parcourus à vélo, ce qui paraît raisonnable, on a estimé qu'on pourrait économiser environ 9,5 milliards de litres de pétrole par an dans ce pays. Ceci représente 0,4% de la consommation totale d'énergie ou 1,6% de la consommation d'énergie pour les transports. Pour la Suisse, ces chiffres représenteraient une économie de  $9 \times 10^4$  tonnes de pétrole, d'après la consommation d'énergie en 1976. Côté économies individuelles, la bicyclette est d'un coût extrêmement réduit: acquisition, entretien et réparations reviennent à environ 20 centimes par jour. Une automobile coûte par contre 40 centimes par kilomètre parcouru...»