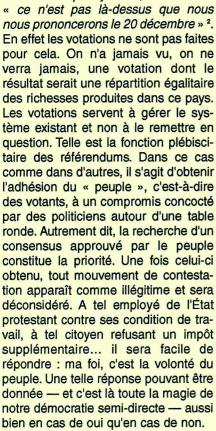
# AUJOURD'HU

Bimensuel libertaire

# Paquet-cadeau

laude Torracinta 1 a livré sa profession de foi en faveur du « paquet ficelé » concernant le budget de l'État genevois soumis à votation le 20 décembre. Celleci a le mérite de la clarté. Développant l'argument qui prétend que la victoire du non serait préjudiciable aux plus pauvres, il écrit quelque chose de très vrai : « on peut être choqué de la permanence des inégalités dans un pays aussi prospère que la Suisse, on peut espérer un partage plus équitable des richesses, [...] une société plus juste », mais



Une véritable remise en question de la logique actuelle ne peut se construire que dans des mouvements de résistance, dans les luttes collectives menées par les exploités. Force



est de constater que pour l'instant, en Suisse, ces mouvements-là ne sont pas en mesure d'inaugurer le combat contre le capitalisme sur un terrain qui ne soit pas celui proposé par le système.

En attendant, comme c'est le cas avec le paquet ficelé, les « luttes » se mènent dans le cadre d'une sorte d'état de « votation permanente ». A ce petit jeu, le camp bourgeois sort bien sûr toujours vainqueur, car l'organisation sociale et économique est la sienne et sert ses intérêts. Pour lui, il s'agit de faire en sorte que cela dure avec le maximum de profits et le moins d'ennuis possibles. Sa démarche, parfaitement cohérente, le conduit actuellement à alléger l'état des « mauvaises graisses » que sont ses fonctions sociales, pour n'en garder que l'essence répressive. Le projet soumis à votation le 20 décembre s'inscrit dans cette voie et il n'y a qu'à voir, pour s'en convaincre, l'énergie que mettent les patrons genevois à prêcher le vote

#### (Suite de l'édito en page 4)

1. Président de l'hospice général 2. Le Temps 4 décembre 1998 F

2. Le Temps, 4 décembre 1998. Rappelons qu'il s'agit avec ce paquet ficelé d'amener les comptes de l'État à l'équilibre bugétaire d'ici à 2006, en inscrivant cette obligation dans la constitution.

#### HUMEUR MAUVAISE

NOUS venons de l'apprendre, NOUS les Suisses romands : c'est avec « émotion » que NOUS avons un peu, honteusement, cru à l'aventure SWA ! Et la déconfiture de ce joujou de luxe super-subventionné pour apprentis sorciers capitalistes et ex-star-télé reconvertie dans la politique NOUS ferait sourire, avant même que les Suisses allemands ne songent à se moquer de NOUS

En bien, MOI, JE me suis toujours soucié des péripéties de SWA comme de mon premier ticket de bus, comme je me fous d'être suisse romand. JE ne me reconnais donc pas dans ce NOUS qu'Ariane Dayer assène à longueur d'édito... Hé, Ariane, JE réfuse d'être assimilé aux gens au nom desquels vous parlez, même si vous aurez beau jeu d'expliquer qu'il ne s'agit que d'une figure de rhétorique!

Tenter de faire croire à une collectivité romande, unie dans une cause commune, c'est faire oublier, un peu vite, que NOUS ne sommes pas tous sur le même bateau, qu'il y a des exploiteurs et exploité-e-s. Et que JE ne suis certainement pas le seul à ne pas vouloir me nombriliser l'ego welsche dans cette affaire. JE ne sourirai pas, et bien d'autres aussi, en pensant à ceux qui vont vraiment trinquer : les quelques dizaines d'employé-e-s que SWA et sa bande de tristres et incompétents golden boys laissent sur le cause d'autres aussi.

1. Les ailes du désir, éditorial d'Ariane Dayer, L'Hebdo, 10 décembre 1998

# **Pollution**

Gaz d'échappement font vivre longtemps

# **Travail**

L'étrange TPTA des bureaucrates syndicaux!

## Monde

En Turquie, on va construire un barrage suisse

ALUOURD'HUI est un bimensuel du vendredi, réalisé par un collectif constitué au sein d'Aide Mutuelle. Editeur responsable: Claude Cantini.

Tirage: 500 ex. Adresse:

ALUOURD'HUI c/o Aide Mutuelle case postale 664, 1211 Genève 4

CCP: 17-471708-7

e-mail: aujourd\_hui@innocent.com

# **AUJOURD'HUI**

# **Pollution** Les fous du volant

Le Touring Club Suisse, dans son bulletin Genève avance de décembre prétend dégager le smog de l'ambiguïté sur la pollution par l'ozone 1. Au total, il s'agit en fait d'une étude prétexte. Incomplète, elle se révèle totalement inutile, sauf au TCS qui y trouve argument pour affirmer que la voiture est bonne pour la santé

Toutes les citations qui ne sont pas annotées proviennent de l'article du TCS.

Dans l'apparition des pics de pollution dans lesquels l'ozone joue un rôle non négligeable, avec leurs conséquences sur la santé, la circulation routière entre pour une part certaine. Ce constat que l'on rencontre dans les textes consacrés au problème de la pollution atmosphérique semble être partagé par l'auteur de la première partie du texte du TCS lorsque celui-ci écrit qu'à « la formation de l'ozone [...] participent les oxydes d'azote, générés par les processus à haute température (moteurs, installations industrielles, chauffages), et les hydrocarbures libérés en grande quantité lors des activités humaines » et que l'ozone « est un composé irritant susceptible de générer à haute dose chez l'homme irritations oculaires, toux, difficultés respiratoires ou maux de tête ». Mais bizarrement, le dossier se termine sur la conclusion que « tous les experts sont d'accord : là où il y a des voitures, il y a peu ou pas d'ozone! », ce qui conduit le rédacteur à se demander si « finalement [...] la voiture, sur le plan de l'ozone, est bonne pour la santé? ». Pour relier les deux bouts de cette chaîne « logique » surprenante, le TCS se base essentiellement sur un seul fait. Ce fait, tout à fait avéré, est que, lors de la combustion des moteurs automobiles, l'ozone se transforme en dioxyde d'azote. Ainsi, il est vrai qu'au centre des villes « on ne constate que très rarement des concentrations importantes d'ozone [...] ce composé réagissant rapidement avec le monoxyde d'azote » car tant qu'il subsiste du monoxyde d'azote [produit par les voitures], l'ozone est piégé » 2. Mais le TCS ne dit pas qu'alors au centre des villes le taux de dioxyde d'azote, qui est aussi un polluant, augmente, et que rien ne garantit qu'il va rester bien sagement dans son périmètre d'émission. Silence aussi sur le fait que ce n'est pas vrai pour la banlieue où l'on constate au contraire de sérieuses concentrations d'ozone. De même, ne sont pas étudiés les autres précurseurs de l'ozone comme les hydrocarbures. Les situations atmosphériques dans lesquels entrent en jeu de nombreux facteurs se caractérisent justement par leur fragilité. Aussi, tous les spécialistes insistent sur la nécessité de faire preuve d'une grande prudence et de considérer les phénomènes dans leur entier pour tirer des conclusions, toujours, pour l'instant, provisoires. Le TCS fait fi de cette prudence et s'empresse de présenter une situation statique et uniforme, en tirant des conclusions générales d'un fait bien particulier, et en écartant tout ce qui pourrait gêner sa thèse

De toute façon, cette étude tronquée n'a pas pour but de répondre à la question de la pollution par l'ozone, mais de s'attaquer à un « mythe » celui de la voiture responsable de la pollution. Pour cela le TCS se place d'emblée du côté de la vérité et nous prévient que cette étude est « neutre et objective » et que l'on n'y trouvera aucune des « fausses informations, interprétations et demi-vérités, [...]

# LIBRE COMME L'AIR



manipulations conscientes » qui émanent de « certains groupes, plus politiques que scientifiques ». En clair, les avis différents de celui qu'exprime le texte du TCS ne sont qu'élucubrations d'esprits égarés dans un complot antivoiture. Le texte n'est alors que le bricolage qui permet d'arriver à cette conclusion que la voiture est plutôt bonne pour la santé. Certes, on ne parle que d'ozone, mais le message est passé : « il ne faut pas croire ceux qui crient à la pollution. La preuve? Regardez pour l'ozone! »

Il est vrai qu'une étude un peu conséquente sur la pollution atmosphérique d'origine automobile aurait obligé le TCS à livrer des données un peu moins utiles à sa « cause » celles fournies l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) dont les dernières estimations du Bureau OMS de l'Europe révèlent que « 80000 décès environ sont imputables chaque année en Europe à une exposition à long terme à la pollution atmosphérique liée à la circulation » 4, et qu'en Suisse, les coûts de la santé imputables à la pollution causée par la circulation routière ont atteint le montant de 1,6 milliard FrS en 1993 5. L'automobile participe à la pollution atmosphérique par le rejet de polluants multiples tels que le plomb, les oxydes d'azote, les oxydes de carbone (dont le CO2 et le CO), des composés organiques volatiles (comme le benzène), des particules en suspension. Tous ces polluants ont un effet sur la santé et tous peuvent être mortels selon les conditions d'inhalation. Par exemple, l'exposition au benzène est mis en cause dans l'apparition de cancer chez l'enfant 6. épidémiologique menée par l'Observatoire Régional de la Santé de l'île de France aboutit à la conclusion qu'en été 8 % de la mortalité respiratoire est à mettre en relation avec les oxydes d'azote (et l'ozone qui en résulte comme polluant secondaire) ainsi que le 10 % des consultations pour problèmes asthmatiques aux urgences de l'hôpital A. Trousseau.

Rien d'étonnant donc que, devant l'ampleur du mal, des mesures politiques locales de restriction de la circulation soient envisagées, en été, dans différentes métropoles. Mais le TCS ne s'en laisse pas compter et juge ces restrictions « toutes plus inutiles les unes que les autres », au prétexte que comme on ne peut pas dire avec certitude dans quelles

mesures et dans quelles proportions la pollution est locale ou exportée, il ne sert à rien de prendre des mesures locales! Sidérante logique qui ignore magistralement que l'ensemble de la pollution est bien évidemment le produit des pollutions locales.

Au fond, le TCS se moque pas mal de la pollution et seule l'intéresse la bagnole. Quoi de plus normal puisque cette entreprise en vit. Mais elle peut difficilement dire brutalement : « nous notre boulot, c'est de faire en sorte qu'il y ait le maximum de voitures, comme ça on peut leur coller notre petit autocollant au derrière et empocher la monnaie ». Pour le TCS, si l'on n'a pas un volant entre les mains et un klaxon à la place du cerveau, on est quantité négligeable comme les « 5 % de la population générale particulièrement sensibles » atteints dans leur santé par l'ozone, qui n'ont pas de quoi se plaindre car « l'ozone est tout au plus irritant ». Quand aux effets de l'ozone sur les autres personnes, « ces effets sont bloqués par n d'un comp [sic!] ». Ce mépris affiché pour les humains s'étend à toute forme de vie et un des auteurs de l'article s'indigne que les valeurs-limite en ozone « s'adressent aux végétaux » et que ce soit « donc pour sauver la vie de ces végétaux que certains groupes demandent toute sortes de restrictions ». Pour ces fous du volant, même le gouvernement cantonal qui n'est pourtant pas composé d'activistes anti-bagnole, en fait trop et « continue presque journellement à mettre des entraves au trafic privé ». Quiconque pratique les rues de Genève pourra s'en faire juge.

G. A. et M. C.

Dans un prochain article nous explorerons plus à fond les nuisances (bruits, occupation de l'espace, choix urbanistiques, etc.) qu'entraîne l'utilisation de la voiture, ainsi que son rôle social central de « l'automobile [qui] par ses qualités permet aux individus de se comporter selon les exigences du système capitaliste : rapidité, flexibilité, agressivité et individualisme »

- 1. L'Ozone, mythes et réalités, in Genève Avance, n° 4, décembre 1998
- 2. Gérard Mouvier, La Pollution atmosphérique, Flammarion, 1994, coll. Dominos
- 3. ld.
- 4. Communiqué OMS/57 31 juillet 1998
- 5 ld 6 id

7. F. Mirail, Aujourd'hui, nº 25

#### Travail

# Piocher avec des béquilles

Lors de leurs dernières tractations avec le patronat, les bureaucrates du SIB demandaient la retraite à 62 ans pour les travailleurs du bâtiment. Les patrons ont « offert » le « Temps partiel pour les travailleurs âgés » (TPTA) pour les plus de 60 ans. Ils ont accepté.

Mais qui donc à 60 ans est encore capable de subir les conditions d'exploitation telles qu'elles existent dans le bâtiment? La maieure partie des maçons et des manœuvres vivent concrètement cette alternative : arrêter le boulot vers la cinquantaine ou terminer à l'assurance invalidité. Sans compter ceux qui se retrouvent à l'Al bien plus tôt ou qui perdent la vie. On sait qu'en Suisse, un ouvrier du bâtiment sur trois est victime chaque année d'un accident de travail; il suffit de reporter cette donnée l'échelle de la vie d'un ouvrier pour se faire une idée des dégâts occasionnés sur sa santé et des risques de décès encourus (souvenons-nous du jeune de 27 ans récemment décédé sur un chantier près de Neuchâtel). Mais ne t'en fais pas camarade, le SIB veille sur ta santé : à 60 ans, tu pourras aller au turbin à mi-temps, même si c'est pour piocher avec des béquilles...

Le patronat a refusé demande qui lui était faite de la retraite à 62 ans. Le SIB prend prétexte de l'opposition patronale nour justifier le compromis. Déjà la revendication originelle,

étant donné les conditions de travail dans le secteur, était vraiment très modeste. Que penser d'un syndicat ouvrier qui renonce à une revendication devant la moindre opposition patronale, sans tenter moindre résistance?

L'exigence de la retraite à 60 ans est partagée par la grande majorité des ouvriers de la construction. Imposer à ceux qui sont encore valides de rester, même à mi-temps, jusqu'à 65 ans est scandaleux. Cette mesure n'est une amélioration que dans l'imagination de bureaucrates syndicaux qui devraient pourtant mieux connaître les réels besoins des travailleurs.

La plupart des travailleurs du bâtiment sont d'origine étrangère et souhaitent passer leurs dernières années au pays. Qui va croire qu'ils vont ronger leur frein cinq ans de plus en passant leurs après-midi de libre au bord du Léman? Alors ils partiront quand même et ne toucheront, le moment venu, qu'un deuxième pilier allégé et une mini-rente AVS ... il n'y a pas de petits profits pour le système.

B. & C et D. Mittaz

#### Brève

#### Mumia Abu-Jamal

Alors que les États-Unis viennent de « fêter » la 500e exécution depuis 1977, Mumia Abu-lamal vient de voir son appel devant la Cour Suprême de Pennsylvanie définitivement rejeté. Ridge, le gouverneur de cet État peut signer à tout moment le mandat d'exécution de ce prisonnier qui attend depuis 16 ans dans les couloirs de la mort à la suite d'une parodie de procès. Depuis le début Mumia Abu-Jamal, journaliste militant, est victime de manœuvres politiques pour le faire tomber. Dans un communiqué daté du 31 octobre 1998. il déclare que malgré « la décision politique « qui le frappe, il « demeure innocent même après ce tour de prestidigitation juridique » et qu'« Un tribunal ne peut rendre coupable un homme innocent. Toute décision fondée sur l'injustice ne peut prétendre à être juste. Le combat pour la vie, la liberté et la justice ne peut que continuer ».

Pour l'heure, sa vie est suspendue à la volonté d'un seul

homme, le gouverneur Ridge qui, par le passé, a déclaré qu'il n'hésiterait pas à signer un mandat pour Mumia Abu-Jamal. Dans un communiqué du 1er décembre le COSI MAPP (Comité de soutien à Mumia Abu-Jamal en France) suggère qu'un des facteurs « qui pourrait tiédir le zèle du Gouverneur relève des ambitions de ce dernier vis à vis de la vice présidence des États-Unis et donc du souci de son image, Mais, à ce propos, une lecture attentive de sa lettre en date du 13 novembre à l'un de ses électeurs montre clairement qu'il sait que le relais serait alors passé au Directeur Central des Prisons qui a tous pouvoirs pour fixer une date d'exécution en cas de "carence" du Gouverneur ».

Comité de soutien à Mumia Abu-Jamal C/o Viretto & Dieudonné 18. place Jean Jaurès 13001 Marseille Tel. & Fax: 0491 4298 47 e-mail: viretto@lac. gulliver. fr

Aujourd'hui cesse de paraître jusqu'au 16 janvier. Nous saluons les personnes qui nous lisent, nos anciens et nouveaux abonnés qui nous soutiennent... A bientôt!

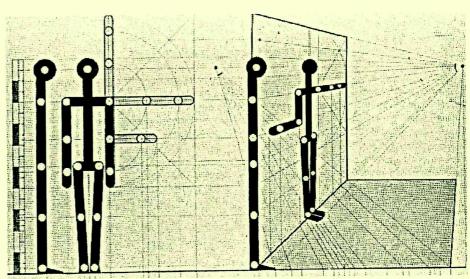
#### Monde

# Tirs de barrage

Le réalisme économique du Conseil Fédéral va permettre à des entreprises suisses de participer à la construction d'un barrage géant en Turquie. Tant pis pour les coûts humains

Sulzer, ABB et l'UBS, fleurons de l'économie suisse, sont impliqués dans un nouveau projet de construction de barrage géant en Turquie, à Ilisu. Ce projet, qui « défraie à nouveau la chronique » 1 se situerait sur le fleuve Tigre, à proximité des frontières syriennes et irakiennes, et nécessiterait l'inondation d'environ 50 villages et le déplacement d'une vingtaine de milliers de personnes. De plus, ce projet ne respecterait même pas de nombreuse lignes directrices de la Banque Mondiale, organisme dont la réputation n'est pas particulièrement fondée sur sa propension à se soucier des conditions de vie des pays dont elle s'occupe, ni la Convention des Nations Unies sur l'usage hors navigation des cours d'eau transfrontaliers.

La Turquie est malheureusement un pays peu sûr pour nos exportateurs : « elle est par exemple qualifiée de la note très movenne de 38,6 sur 100 par la revue Institutional Investor ». C'est là qu'intervient fort à propos la garantie contre les risques à l'exportation (GRE), sorte d'assurance destinée à protéger les investissements privés à l'étranger. Instrument de promotion de l'économie suisse, la GRE est garantie par la Confédération : dans le cas où un exportateur viendrait à ne pas être payé (et la liste des risques couverts est longue: risques politiques (guerres, émeutes, révolutions), risques de contrôle des changes ou de rééchelonnement de la dette extérieure par le pays tiers, risques d'insolvabilité ou de refus de payer), c'est donc l'argent des



contribuables qui irait directement dans les coffres des acteurs économiques impliqués. C'est donc pour une somme de 400 millions de francs qu'ABB et Sulzer sont allés réclamer une GRE au Conseil Fédéral.

Dans l'édition du mois de décembre de Solidaire, son organe de presse, la Déclaration de Berne (DB) se réjouit d'un signe d'ouverture tant de la part de la commission de la GRE (commission dans laquelle elle réclame un siège depuis 20 ans) que de celle de l'entreprise Sulzer: consultations et invitation afin de présenter le projet. « Souhaitons que ce premier pas ne reste pas sans suite et que cette culture du dialogue se développe », conclut la Déclaration de Berne. La véritable conclusion, économique et politique, de cette affaire, c'est que le Conseil Fédéral, après avoir hésité, notamment en raison du lien avec le problème kurde, et malgré l'opposition ferme de la DB, a fini par accepter la requête de Sulzer et ABB. Il sera à n'en pas douter très intéressant de lire les réactions de la DB.

Cela dit, il est à remarquer que le projet de barrage d'Ilisu s'inscrit dans un contexte géostratégique plus global, celui du combat planétaire pour la maîtrise des ressources en eau potable, avec toutes les implications économiques, politiques et militaires que cela sous-entend <sup>2</sup>.

#### Y. Upstairs

- 1. Toutes les citations sont extraites de *Solidaire*  $n^{\circ}$  148, décembre 1998
- 2. A ce sujet, lire Bataille planétaire pour l'« or bleu », in Le Monde Diplomatique, novembre 1997

# DU NOUVEAU!

AUJOURD'HUI est désormais disponible dans quatre nouvelles caissettes à journaux :

- au rond-point de Rive, à l'arrêt de tram;
- sur le Pont de l'Ile, à côté de l'arrêt TPG;
- devant la Maison des Arts du Grütli;
- Près de la Migros, angle rue Wendt/rue de la Servette.

Deux nouvelles caissettes seront très bientôt installées. Nouveau courrier électronique : aujourd\_hui@innocent.com

## Suite de la première page

Face à cela, la gauche parlementaire ne cesse de faire le deuil d'un réformisme dépassé. Les socialistes et les verts glissent inexorablement dans la contreréforme, et acceptent vaille que vaille leur rôle de comptables des victoires capitalistes. Le PDT et l'Alliance de gauche appellent à voter non et proposent, comme d'habitude, de faire payer les riches. Jusqu'ici, dans ce pays, les

initiatives populaires proposant d'augmenter les impôts des plus riches ont toujours échoué. Peut-être parce que beaucoup rêvent encore de le devenir, ou plus prosaïquement, parce que chacun sait combien il est facile de changer de canton. Laissons la gauche de la gauche à ses rêves et commençons à nous organiser.

M. Argery, G. Amista, F. Mirail