

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1973)
Heft: 245

Artikel: Qui devait partir, les licenciés ou la direction de la TV?
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1027921>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.01.2026

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

Qui devait partir, les licenciés ou la direction de la TV?

Deux ans de travail inutile : le tribunal arbitral chargé de se prononcer sur le licenciement de six collaborateurs de la TV romande a travaillé deux (!) ans pour rien. A peine les conclusions des juges publiées, la direction générale de la SSR réaffirmait sa certitude d'être dans son bon droit, même si les conclusions du tribunal paraissaient être quelque peu critiques à l'égard de MM. Schenker et consorts. Qui a cru du reste un instant à la réintégration possible des licenciés ?

Et il est vrai que le tribunal, traité par dessous la jambe par la police qui n'a pas jugé utile de lui communiquer ses « preuves » (un cénacle dans lequel voisinent trois juges fédéraux est suspect), a jeté l'eau bénite à droite et à gauche, reconnaissant à la fois les torts de la SSR et ceux « vraisemblables » des licenciés.

Il reste à éclairer les faits. L'affaire, puisqu'il y a « affaire », des licenciés témoigne d'un malaise, exprimé à d'autres occasions (rapport Diserens, grève). A-t-il été extirpé par l'expulsion d'éléments gênants présumés coupables ? N'est-on pas fondé à croire que la méthode de direction de l'entreprise est ici en cause ? Une méthode incarnée par MM. Schenker et Broillet, soutenus par le comité romand de la SSR, qui ont engagé là, haut et ferme, la réputation de l'entreprise. Une méthode artisanale, notamment sur le plan des relations avec le personnel et de l'organisation générale, qui n'est plus de mise à l'âge de la TV et dans l'état de son développement. Il reste à la direction de la TV, à M. Broillet dont la main-mise politique se fait toujours plus pesante, à tirer la leçon de cet échec et à s'en aller.

Sont antinomiques, dans les rapports de travail, les droits et les devoirs stricts découlant d'une réorganisation rendue nécessaire par la taille de la TV, et le climat d'à-peu-près dans les décisions, révélé timidement par le tribunal arbitral.

Mobilité équitée sociale et bonheur

*En partant du livre d'Ivan Illich, « Energie et Equité » *, dans DP 243, nous indiquons que son contenu avait plus à faire avec la notion de mobilité qu'avec celle d'énergie. C'est dans ce sens que nous revenons ici sur ce libelle qui analyse avec grande lucidité et originalité les problèmes posés par l'excessive mobilité contemporaine. (réd.)*

Illich note avec justesse que toujours plus de mobilité ne conduit pas à plus de bonheur réel : « L'évolution humaine a pris place dans un cadre physique (les relations avec l'environnement) et mental (la perception de l'espace) auquel le développement de l'industrie des transports inflige d'irréremédiables dommages. »

Il observe également que « l'industrie du transport dicte la configuration de l'espace social ». La facilité de transport a engendré les concentrations commerciales, les dortoirs urbains et les résidences secondaires, avec toutes les implications que cela comporte en matière d'aménagement du territoire. C'est dans cette optique qu'il faut comprendre le refus récent d'un métro par le peuple zurichois. Au nom d'une meilleure, d'une plus grande mobilité, au nom de la protection de l'environnement, il fallait voter « oui ». Et pourtant, malgré les recommandations de tous les partis (à l'exception des Jeunes socialistes), la majorité a dit « non ». « Non », parce que la situation actuelle ne paraît pas « mauvaise » (sauf pour les imbéciles qui veulent à tout prix se rendre au centre de la ville en voiture), « non » à la transformation du centre en quartier de bureaux et en centres d'achat pour une vaste population (à la manière de Manhattan).

* De nombreux lecteurs nous ont demandé la référence exacte : « Energie et équité », Ivan Illich, Editions du Seuil 1973. Toutes les citations faites de cet ouvrage correspondent à l'édition 2^e trimestre 1973.

Il est temps de prendre conscience qu'il existe en matière de mobilité individuelle des limites à ne pas dépasser si l'on veut maintenir un environnement physique et social acceptable. Le coût bas de l'énergie, et partant de l'énergie mécanique a engendré une mobilité artificielle, pernicieuse et inutile. Et pourtant, « ... les milieux sociaux peuvent encore connaître un développement conjugué dans l'harmonie... si les usagers se remettent à aimer comme un territoire leur îlot de circulation et à redouter de s'en éloigner trop souvent » (p. 57).

Mobilité inéquitable

Illich défend la thèse que le transport mécanique suscite des privilèges et engendre l'inégalité sociale. Il exprime fort joliment comment la disponibilité des transports rapides a un effet multiplicateur sur l'inégalité dont bénéficient les privilégiés de l'éducation universitaire quasi gratuite : « Ainsi un homme est-il justifié de consommer des fonds publics, qui augmentent la « quantité » annuelle de ses voyages, par la somme de fonds publics déjà consacrée à augmenter la durée de sa scolarité. Parce qu'il capitalise le savoir, sa valeur potentielle comme outil de production intensive lui assure le droit de capitaliser la route et le ciel.

» Des facteurs d'ordre idéologique peuvent aussi ouvrir ou fermer l'accès à un avion, à une voiture de fonction, et servir à rationner une denrée de luxe, acquittée pourtant grâce aux deniers de l'Etat, c'est-à-dire sur l'argent et le travail de toute la collectivité. S'il est vrai que la ligne juste de Mao a maintenant besoin d'avions à réaction pour se répandre en Chine, cela ne peut que signifier l'émergence d'un espace/temps propre aux cadres et différent de l'espace/temps des masses. La suppression des niveaux de vitesse intermédiaires en Chine populaire a certainement rendu la concentration du pouvoir plus efficace et plus rationnelle, elle n'en souligne pas moins que le temps de l'homme qui se laisse porter par son