

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1979)
Heft: 491

Artikel: Multinationales : benzine en hausse : inch Esso!
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1016398>

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>

MULTINATIONALES

Benzine en hausse : Inch Esso !

Le lobby de l'automobile, excellemment décrit dans le "Tages-Anzeiger Magazin" de samedi dernier, n'aura pas eu besoin de s'ébranler en ce début de session de printemps des Chambres fédérales : pas moins de trois interventions, dont celles de deux socialistes romands, ont été déposéées lundi dernier à propos du prix des produits pétroliers.

C'est que, pour des raisons qu'Esso doit mieux savoir qu'Allah, la benzine super a pris plus de dix centimes par litre depuis le début de la fin du chah. Nous en sommes déjà au niveau record de 1973, quand on roulait à 100 km sur les autoroutes et que les voitures restaient au garage le dimanche. Et selon les rumeurs venant de Rotterdam et répercutées par les filiales suisses des grands trusts de l'or noir, il faut s'attendre à de nouvelles augmentations.

Berne s'acharne à répéter qu'il n'y a aucune base légale pour une intervention fédérale,

que la Loi sur les cartels une fois révisée permettra sans doute — dans plusieurs années — de faire quelque chose, et que de toute manière Monsieur Prix avait dû concéder aux sociétés pétrolières un arrangement très spécial (Cf DP 477/23 novembre 1978 : M. Prix — sortie côté citernes).

Depuis le 1er janvier en tout cas, cette barrière même ne tient plus : les compagnies pétrolières opérant en Suisse n'ont plus besoin d'attendre que la "tonne franco région Bâle" augmente de Fr. 13.50 pour créer une hausse à la colonne. Et elles ne se privent pas : dans la région de Bâle précisément, on paye déjà la super dix centimes de plus de ce côté-ci de la frontière. Evidemment, dans les QG des sociétés multinationales, on sait lire les lois fiscales de plusieurs pays, tout particulièrement au chapitre imposition des personnes morales, alinéa impôts sur les bénéfices (rapatriés ou réalisés sur place).

Au reste, différentes questions s'imposent : — Pourquoi les cours sur le marché libre de Rotterdam, dont on nous rebat les oreilles à longueur de communiqués ne sont-ils pas

davantage publiés que les prix "franco Bâle" des produits raffinés en wagons de 20 tonnes ! Nos grands quotidiens financiers, "NZZ" et "Journal de Genève", qui n'ont pas peur d'aligner des colonnes de chiffres, pourraient rendre là un précieux service à ceux qui n'ont pas forcément un baby-Rocher mais certainement une 6 CV.

— Pourquoi les compagnies pétrolières peuvent-elles acheter au jour le jour alors qu'elles ont, en plus des réserves obligatoires pour lesquelles elles touchent des subventions et des prêts avantageux, des capacités de stockage sans doute considérables ?

— Et que font donc ces jours les raffineries suisses, qui travaillaient au ralenti et à perte quand les produits importés étaient meilleur marché ? On va les laisser poursuivre gentiment leur politique de calculation mélangée, c'est-à-dire de rattrapage aux frais des consommateurs ?

— Et qui surveille le marché des huiles de chauffage, hormis les chambres immobilières, qui ne vont pas oublier les effets de cet hiver rigoureux (à l'étranger) sur les décomptes aux locataires ?

Le tiers auto des Chambres fédérales

Salon de l'automobile à Genève. A l'image de ces dernières années, les discours officiels ne sont plus seulement consacrés à la glorification du moteur et du réseau routier : la plupart des orateurs se fendent en prime d'une petite méditation sur le thème de la réconciliation du trafic et de l'environnement. Un morceau d'anthologie à cet égard : l'intervention toute en nuances, lors du vendredi inaugural, du président de la Confédération en exercice, M. Hürlimann.

Dans la coulisse fédérale, pendant ce temps, un climat bien différent : au fil des dépôts d'initiatives et des votations populaires, douze

dimanches sans voitures, démocratie dans la construction des routes nationales, initiative Albatros, le lobby de l'automobile a durci ses positions, précisé ses relais (parlementaires et autres) dans les sphères officielles, sonné le rapel de ses alliés naturels dans le monde la construction, du commerce alimentaire (shopping centers !) et des assurances entre autres, jusqu'à pénétrer autant qu'il le fallait le processus de "consultation des milieux intéressés" lors de l'apparition au firmament législatif de textes de loi "menaçants", jusqu'à orienter les contre-projets officiels qui n'allaient pas manquer d'être opposés aux initiatives lancées par les milieux "environnementalistes". Edifiante à cet égard, la reconstitution, dans le dernier magazine (déjà cité ci-dessus) du "Tages Anzeiger", du travail du "lobby automobile" dans

la perspective de la consultation du peuple et des cantons sur l'initiative Albatros.

Le travail des deux enquêteurs du "Tages Anzeiger" (Paul Romann, architecte et Beat Schweingruber, journaliste libre) ne laisse planer aucun doute : à travers les trois partis bourgeois et gouvernementaux exclusivement, le lobby de l'automobile peut compter sur l'appui de pratiquement un tiers de l'Assemblée fédérale, soit 67 conseillers nationaux et 17 conseillers aux Etats qui sont plus ou moins directement liés (conseils d'administration ou sièges dans les instances supérieures des organisations spécialisées — deux députés au National et un conseiller aux Etats pour le TCS, trois conseillers nationaux pour l'ACS) à la "branche"...

Le décompte des membres des trois comités