

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 25 (1988)
Heft: 900

Artikel: Parti des automobilistes : fascisme sur quatre roues
Autor: Jaggi, Yvette
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1018096>

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: 29.03.2026

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

Suivez l'ananas !

(ag) Que se passe-t-il en amont du produit fini et consommable? Avant qu'il soit dans notre assiette ou en vitrine, quelles conditions sociales, écologiques, commerciales ont été imposées? La division du travail, et encore plus la division internationale, crée une coupure, celle de la déshumanisation de la marchandise. Le produit n'est plus que lui-même: une marque.

En toutes circonstances, la question simple «qui est le producteur? Combien gagne-t-il? Comment vit-il?» demeure la question critique par excellence.

Solidaire (mars 1988) rend compte d'une de ces questions, posée non pas réthoriquement, mais avec une obstination pratique. Comment vivent les producteurs des ananas en boîte Del Monte commercialisés par Migros?

Les actions vraies s'affirment dans le suivi et non pas dans le scoop. Preuve en soit cette simple chronologie.

1981: La Déclaration de Berne lance sa campagne. Pétition, signée par 20 000 personnes, adressée à Coop et Migros, gros acheteurs d'ananas en boîtes.

1983: Migros annonce qu'elle a signé avec son fournisseur Del Monte une clause sociale, qui l'oblige à assurer aux travailleurs de ses exploitations des conditions supérieures à la moyenne locale.

1987: Première vérification par une inspection sur le site, conduite par Migros et les œuvres d'entraide.

D'après les observations contrôlées de la délégation, des améliorations ont été apportées. Elles concernent les salaires, supérieurs de 40% au minimum légal, l'infrastructure sanitaire et scolaire.

Un point mérite d'être relevé, celui des contrats de fermage.

La loi philippine interdit à une entreprise étrangère de posséder plus de 1024 hectares. Del Monte, qui en exploite 24 000, loue l'essentiel de son domaine et passe des contrats, valables dix ans et renouvelables, avec des petits paysans appâtés notamment par le versement immédiat de deux ou trois annuités de fermage.

Or, la délégation suisse aurait obtenu l'assurance que les améliorations suivantes seraient apportées aux contrats:

— étant libellés uniquement en anglais, ils seront désormais traduits en langue indigène (le néo-colonialisme, ça existe)

— ils prévoient une clause d'indexation de prix, car malgré l'inflation, et quelle inflation! les loyers de fermage payés par Del Monte ne sont pas adaptés.

Demeure aussi le rapport entre les surfaces agricoles consacrées à l'exportation et les cultures vivrières dans une île où la population souffre de malnutrition.

Migros n'est qu'un modeste client de

Del Monte: elle achète moins du 1% de la production de cette société (0,9%).

Et pourtant, la pression exercée a été prise au sérieux, dans les limites du système. Del Monte a d'ailleurs été rachetée par la multinationale Reynolds. Et les marques tiennent à leur image de marque.

Au temps du marketing, l'«image» a son prix. C'est le maître-atout des associations de consommateur; c'est un des atouts du tiers-mondisme.

La question simple, il ne faut donc cesser de la repenser: que se passe-t-il en amont du produit consommable? ■

PARTI DES AUTOMOBILISTES

Fascisme sur quatre roues

(yj) Le Parti des automobilistes (PdA) a fait l'automne dernier son entrée au Conseil national, avec deux représentants, dont le Zurichois Michael E. Dreher, son président central, ancien radical de son état. Tous deux ont donné de la voix dans le débat sur la circulation routière, exprimant sans doute l'opinion des 50 000 électeurs qui ont voté PdA (108 candidats dans 10 cantons). Plus récemment, à Saint-Gall (DP 894), les «bagnolards» se retrouvaient à 7 (sur 180) au Grand Conseil, dans le canton le plus «vert» de Suisse (après Bâle-ville), celui de Franz Jaeger, d'Hanspeter Studer, d'Ursula Brunner, et de moult pastèques et poivrons.

La presse alémanique, alertée, s'interroge sur les raisons des bons résultats du PdA. Le *Tages Anzeiger* (4.2.88) discerne trois clientèles possibles selon les cantons: bourgeois déçus par le «verdissement» de leurs cadres et mandataires, nationalistes attachés à leur «patrie de tôle» et ouvriers inquiétés par l'éco-socialisme à la zurichoise. La revue *Schweizer Manager* (3/1988) détaille les exemples de provocations anti-bagnolles: l'auto vache à lait fiscale, Rail 2000 et la Politique coordonnée des transports — deux projets considérés comme des chèques en blanc pour le financement des transports publics aux frais du trafic privé. *Politik und Wirtschaft* (4/1988) analyse pour sa part les réactions des partis établis face au PdA: les gouvernements oscillent entre l'indifférence superbe et le rejet instinctif, rivalisant

dans la non prise au sérieux de MM. Dreher et consorts.

Et pourtant. Ce M. Dreher vient de faire savoir à sa manière à quel carburant il roule. On le sent bien en lisant le premier numéro en français de son journal *Tacho*, qui pourrait tout aussi bien s'intituler «Macho» ou, mieux, «Facho». Car le PdA n'est pas seulement la réponse monomaniaque à l'*obsession environnementale*. C'est aussi le lieu d'une violence ouvertement fascisante; pour preuve, l'appel au massacre lancé par M. Dreher devant témoins il y a deux semaines: «On cloue les verts au poteau et on les brûle au lance-flammes!». Certes, il a voulu démentir partiellement cette incitation pourtant claire à casser de l'écolo; mais en précisant qu'il faudrait bien en découdre un jour, et trouver une solution juste au problème de l'insupportable oppression des automobilistes. Car *seul un peuple qui peut se déplacer est un peuple libre*. La recette est connue: une philosophie réductrice et totalitaire; des boucs émissaires, leur liquidation.

Flairant que le fascisme affirmé de M. Dreher pourrait nuire à la cause automobile, les députés saint-gallois ont demandé la démission de leur président central. Sans percevoir que leur démarche s'apparente elle-même aux usages des formations d'extrême-droite, qui consacrent — heureusement — l'essentiel de leurs pauvres forces à s'entredéchirer et à s'excommunier parmi, à l'instar de l'Action nationale vaudoise et lausannoise. ■