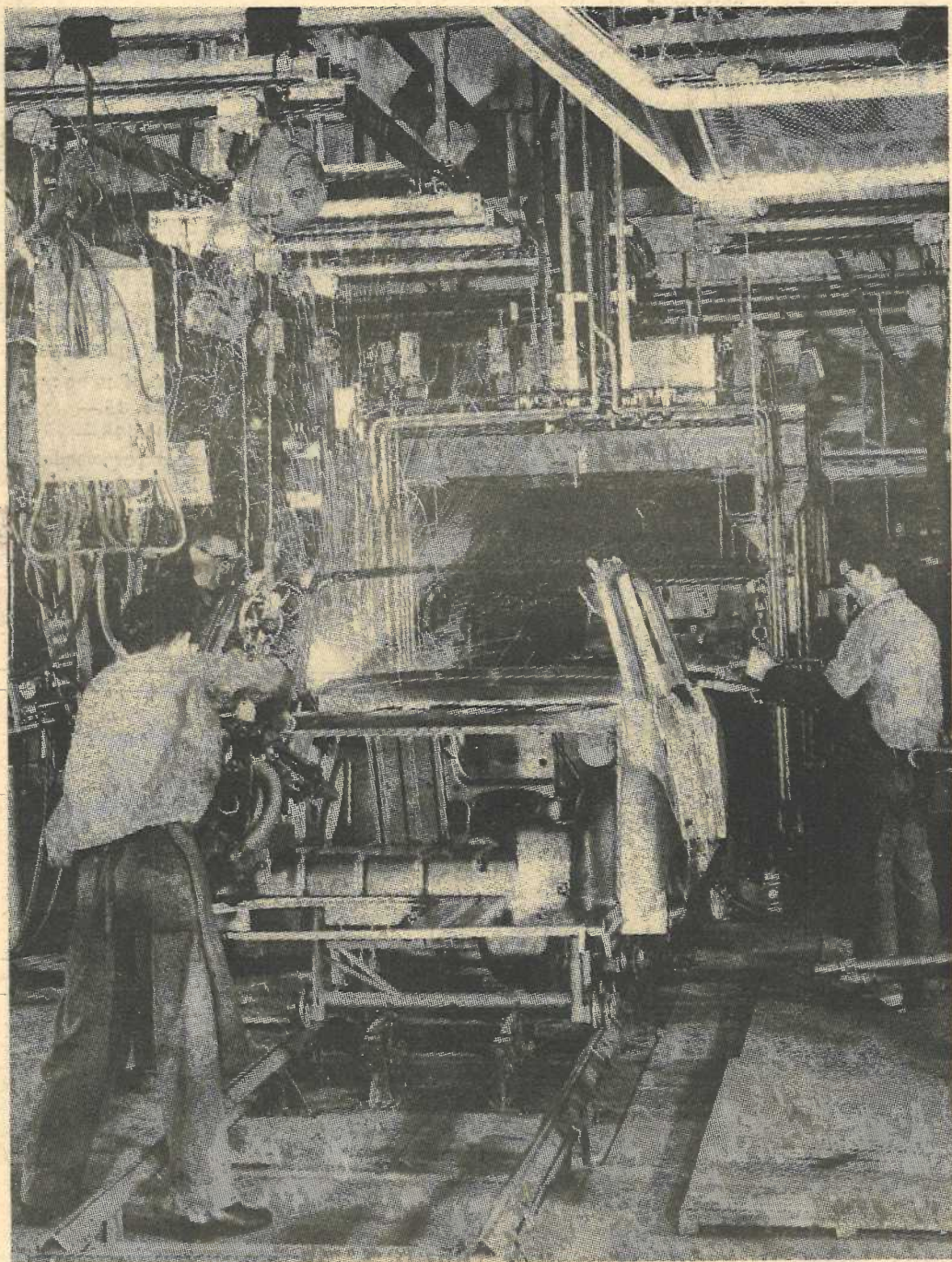


Paraît tous les 15 jours

Rédaction, Administration: 9, Trabandan, 1006 Lausanne
Téi. (021) 23 54 82 . Chèques postaux 10 - 25 366

Fr. 0.70 3 mars 1967 2^e année N^o 5



Pour Fiat
et
Renault
il n'y a
plus de
rideau
de fer

L'année 1966 a vu la conclusion d'importants accords dans l'industrie automobile, à l'échelon international autant qu'entre firmes de même pays. Après l'accord Fiat - URSS il y a eu le « mariage » Peugeot - Citroën. (Voir pp. 6-7) Ci-contre une vue des usines Peugeot à Sochaux.

Interview de M. Paul Chaudet,
de retour de l'Inde et du Pakistan

Est-ce notre affaire, Mesdames?

VOUS est-il arrivé de vous débattre dans un magasin tandis qu'une vendeuse insistait que la robe dont vous ne vouliez pas était à la mode? Et vous de vous défendre: «Peut-être est-ce la mode, mais ça ne me plaît pas!» Si vous avez le courage de vos opinions, vous repartez les mains vides... mais vous avez l'impression de porter au dos une pancarte vous désignant à toute la population comme une personne qui n'est pas dans le vent, un peu bête, sans doute même — et c'est la pire injure — un peu collet-monté.

Mais après tout, ne sommes-nous pas en démocratie? Et bien, non, justement pas. La dictature de la mode est aussi rigoureuse qu'un régime totalitaire. Elle s'exerce d'ailleurs en art autant qu'en confection. Et son pire aspect, c'est que nous choisissons de la reconnaître avec autant de vélocité que nous mettons à dénoncer de loin tous les dictateurs! On en est arrivé à une situation paradoxale: ceux qui se taxent d'être à l'avant-garde ne font que trotter avec le gros du troupeau tandis qu'ailleurs sont les pionniers! Si c'est parfois du snobisme de dire que l'on a apprécié une pièce de théâtre dite moderne, aussi ennuyeuse que sale, c'est sûrement de l'héroïsme aujourd'hui d'avouer qu'on ne l'a pas aimée. Il y a de petites formules à l'emporte-pièce qui ont le don de vous couper les ailes, comme celle que j'entendais pour la n^e fois l'autre soir à la radio: «On ne fait pas de bonnes chansons (ou de bons films ou de bons tout ce que vous voudrez) avec de bons sentiments.» J'étais toute prête à opiner du bonnet quand je me suis demandé: mais pourquoi? Cela n'a aucun rapport. D'ailleurs, qui a inventé cette formule si commode pour esquiver ce qui vous met sur la sellette? Sans doute quelqu'un qui n'appréciait ni Racine ni Fra Angelico... Non, nous serions vraiment trop conformistes si nous nous laissions museler par des généralités qui ont l'air indiscutables, mais au fond ne tiennent pas debout.

Les spécialistes savent mieux juger que nous, direz-vous. Qui sait? Nous sommes toutes dotées de deux bonnes antennes dont la mère de Georges Duhamel disait: «La jugeotte et

Le conformisme du non-conformisme

par Jacqueline

la comprenette, c'est ce qui nous empêche de faire des bêtises.» Quand il s'agit de la mode, une glace et des yeux en face des trous, voilà qui empêcherait aussi bien des bêtises! Mais soyons sérieuses puisqu'il s'agit d'un sujet grave et adressons-nous directement au sommet.

Que vous comptiez parmi ses clientes ou non, vous reconnaîtrez que Coco Chanel a de l'expérience en la matière. Voici donc ce qu'elle disait il y a quelques jours à la presse: «La mode ne consiste plus qu'en une longueur de jupe. La haute couture est en perdition parce qu'elle est entre les mains d'hommes qui n'aiment pas les femmes. Ils ne pensent qu'à les ridiculiser.» Et elle ajoutait: «Les hommes s'habillent comme des femmes, les femmes comme des hommes. On détruit l'amour. Plus personne n'est heureux.»

Bien sûr, ces déclarations trop honnêtes n'ont pas plu à tout le monde. M^{lle} Chanel n'a pas fini d'entendre des échos désobligeants — jusqu'à se faire traiter par un honorable confrère de «marchande des quatre saisons qui veut vendre sa salade».

Pour moi, je respecte une grande dame qui a le courage de dire ce qu'elle pense et de se battre pour ses convictions. J'ai cru un moment qu'être libre voulait dire sortir systématiquement des chemins battus — ceux de mes parents surtout! Ma mère était trop avisée pour me faire la morale, mais parce qu'elle ne fumait pas j'imaginai qu'aller avec ma cigarette sur le balcon au vu et su des voisins était une manifestation de ma liberté...

J'ai fini par découvrir que l'on est tout autant dominé par quelqu'un lorsqu'on prend le contrepied que lorsqu'on suit docilement. Et je connais plus d'une dame, jeune ou moins jeune, qui serait moins vilainement affublée si elle choisissait la liberté, osant être fidèle à elle-même, qu'elle nomme cela suivre une voix intérieure ou sa «comprene».

N'en doutons pas, si les femmes aiment se soumettre à la dictature d'un faiseur de mode farfelu, ou d'un impresario qui lance sa vedette à des fins commerciales, elles auront le monde qu'elles ont choisi. Si elles veulent autre chose, eh bien elles auront autre chose.

La recette de la quinzaine

Soufflé aux épinards (pour 4 personnes)

500 g. d'épinards, 30 g. de beurre
30 g. de farine, 1/4 litre de lait,
50 g. de Parmesan, sel, poivre, muscade.
Cuire les épinards 2 ou 3 minutes à l'eau bouillante salée. Egoutter et presser à la main.

Hacher sans réduire en purée.
Préparer une béchamelle épaisse. Y ajouter les jaunes d'œuf, les épinards, le fromage.

Assaisonner.
Mélanger la moitié des blancs d'œufs avec le fouet à la sauce bouillante, puis le reste délicatement avec une spatule.

Remplir un moule bien beurré. Cuire à four moyen pendant 15 à 20 minutes.

TRIBUNE DE CAUX

Paraît le vendredi tous les 15 jours

Publié par Editions

Théâtre et Films de Caux S. A.

Rédaction, administration, publicité :
9, chemin du Trabadan, 1006 Lausanne
Tél. (021) 23 54 82, CCP 10 - 25366

Abonnement ordinaire d'un an :

Suisse Fr. 15.—

Autres pays Fr. 18.—

France : 20 F, à verser par mandat
de versement international

Abonnements de soutien :
Fr. 30.— et Fr. 100.—

Rédacteurs responsables :

Daniel Mottu

Paul-Emile Dentan

Imprimerie Corbaz S. A., Montreux

Alimentation - Droguerie



Montreux

Le spécialiste du vêtement féminin

La maison du **Tricot** SA

Lingerie
Confection
Jersey

Lausanne, Genève, Neuchâtel, Zurich, Bâle, La Chaux-de-Fonds, Fribourg

JURA: sortir de l'impasse

AU moment où paraîtront ces lignes, la députation jurassienne au Grand Conseil bernois s'apprête à siéger à Tavannes. Aucun de ses membres ne se réjouit particulièrement de cette rencontre. On les comprend.

C'est pourtant elle qui, en 1965, avait considérablement dégagé l'atmosphère en se mettant d'accord sur 17 propositions destinées à servir de base de discussion avec le gouvernement bernois, fruit d'une vaste enquête menée auprès de tous les partis et des grandes associations jurassiennes.

Depuis, deux rapports d'experts ont montré les obstacles auxquels ces propositions se heurtent sur le plan du droit constitutionnel.

A l'instar de la population qu'elle représente, la députation jurassienne est travaillée par des tendances contradictoires. Si les députés catholiques chrétiens-sociaux sont, dans l'ensemble, des autonomistes et ceux du PAB de vigoureux représentants du statu quo, radicaux et socialistes sont, par contre, déchirés. Ces divisions renforcent évidemment le camp de ceux qui, à Berne, n'entendent pas bouger d'un pouce. Pour donner tort à ces derniers, il faudrait que les députés jurassiens arrivent à des conclusions claires.

Dans un communiqué récent, le conseil exécutif du canton de Berne a fait savoir qu'il considérerait les « 17 propositions » comme un « fait politique important » auquel il entendait donner suite. Il faut veiller maintenant à ce que la question, placée en ces termes, ne retombe pas à un niveau inférieur. N'est-il pas vrai que devant les questions politiques, les Suisses se sentent mal à l'aise ? On préfère les contourner, les « noyer » dans un flot de considérations administratives et juridiques qui, trop souvent, rendent impossible toute solution nouvelle.

Dans le cas du Jura, l'inertie de Berne a coûté cher. Certains hommes politiques de l'ancien canton en sont conscients et voudraient inaugurer des méthodes nouvelles. Ils ont compris que le séparatisme existerait même sans Roland Béguelin et qu'il y avait des problèmes concrets, humains, qu'on ne peut plus ignorer et qu'il faut résoudre courageusement.

Si le séparatisme n'est pas que le fait de la jeunesse jurassienne (loin de là !), il n'est pas moins vrai que celle-ci y joue un rôle prédominant. On ne peut se défendre de l'impression qu'entre elle et les porte-parole politiques officiels du Jura il existe un dangereux abîme. A quelques exceptions près, les cadres politiques représentent la génération des parents ; les jeunes, eux, suivent leur propre voie au sein du mouvement des Béliers. Comme dans le reste de la Suisse romande, le sentiment politique des jeunes — et leur insatisfaction à l'égard de notre démocratie — s'exprime volontiers dans une rébellion contre l'autorité, que ce soit celle des parents, du gouvernement ou même de Dieu. Il faudra plus que des discours ou des sermons pour changer cette tendance.

Chacun l'admet, le Jura est dans l'impasse. Il faudra bien que quelques-uns de ses fils décident de l'en faire sortir, car la solution est dans leurs mains. Ce seront là des véritables hommes d'Etat que la Suisse écouterait avec attention.

SAMOVAR

Pour éviter la famine en Inde et au Pakistan M. Chaudet nous dit ce que la Suisse peut faire

On sait que M. Chaudet, sitôt déposé son mandat de conseiller fédéral, a accepté de se rendre en Inde et au Pakistan pour le compte de la FAO afin d'examiner sur place la situation alimentaire de ces pays. M. Chaudet, en homme réaliste qu'il est, a décelé derrière les problèmes purement économiques les réalités humaines les plus profondes ; il nous en a fait part avec une vibrante sympathie, en parlant de l'avenir de ces peuples immenses qu'il s'agit d'aider d'abord à survivre, et ensuite à vivre. Sans doute à cause de l'intérêt qu'il n'a cessé de porter aux choses de l'Asie, M. Chaudet fait partie du comité de personnalités suisses qui patronnent la visite de Rajmohan Gandhi dans notre pays.

Quant au rapport que M. Chaudet a remis au directeur de la FAO, il est actuellement en discussion à Rome. Sans en divulguer quoi que ce soit, l'ancien chef de notre défense nationale a néanmoins bien voulu répondre à quelques questions et nous dire certaines des conclusions auxquelles il est parvenu.

Existe-t-il une possibilité réelle de voir l'Inde résoudre sa crise alimentaire ?

— Certainement ; mais il s'agit d'entreprendre des travaux à longue échéance. Il serait vain de s'attendre à des résultats immédiats. Le problème essentiel reste celui de l'eau. Actuellement, l'Etat participe financièrement au forage de nombreux puits individuels ainsi qu'à la création de canaux qui permettront l'irrigation de secteurs considérables ; il apporte aussi son aide pour l'acquisition de pompes électriques qui augmentent le rendement des puits. Des corrections de rivières sont prévues. On emploie sur de vastes chantiers des paysans temporairement inoccupés par l'absence de récoltes sur leurs terrains desséchés, soit pour construire des digues destinées à la création de bassins locaux d'accumulation, soit pour relier certains villages par des routes.

Il est faux de dire que le paysan indien soit paresseux. Disons plutôt qu'il est affaibli. J'ai vu dans le Bihar un immense chantier avec près de 2000 paysans qui construisaient une digue ; leur ardeur au travail était grande, bien que leur salaire ne fût guère supérieur à une roupie en moyenne par jour ! Si les crédits étaient plus vastes, on pourrait en engager des milliers d'autres.

L'ensemble des mesures prévues doit permettre d'assurer assez rapidement une plus grande sécurité dans la régularité des récoltes et de couvrir les nouveaux besoins consécutifs à l'augmentation de la population. Mais, pour conduire à une amélioration vraiment générale de la situation, un tel programme doit se développer sur une base de plus en plus large.

Le résultat dépendra de l'action conjuguée du pouvoir central et des Etats intéressés, notamment le Bihar et l'Uttar Pradesh.

Qu'est-ce que la Suisse pourrait faire ?

— L'efficacité de l'aide dépend de la coordination des nombreuses actions entreprises : programme alimentaire mondial, UNICEF, Care, etc. Nous pouvons, et nous devons certainement participer financièrement à de telles actions. Sur un budget total d'environ 40 millions de dollars par an (où la Suisse participe pour 276 000 dollars), la FAO ne dispose que de 7 millions de dollars pour son programme d'urgence et de secours dans le monde entier, ce qui est bien modeste. Avec cela, elle peut acheter, transporter et distribuer de 30 à 50 000 tonnes de céréales !

J'ai rencontré un de nos compatriotes qui dirige les opérations de l'UNICEF en Inde et qui m'a parlé de l'effort entrepris dans les 40 000 centres de distribution de lait et de denrées alimentaires qui nourrissent chacun de 100 à 300 gosses. Les enfants viennent à l'école vers 10 heures du matin, ayant souvent parcouru des kilomètres à pied ; à midi on leur donne une bouillie de céréales, du lait ; ce sera leur seul repas de la journée. Ces enfants se portent manifestement beaucoup mieux que d'autres que j'ai pu voir. Les vivres qui sont distribués proviennent de dons et de surplus ; il faut les transporter jusque dans les villages, ce qui pose des problèmes difficiles. La grande crainte dont on m'a fait part, c'est que l'on doive un jour arrêter ces distributions aux enfants, faute de fonds. C'est là que la Suisse doit agir : aider les enfants de l'Inde.

Un autre domaine où la Suisse devrait aider rapidement est celui des machines à forer les puits. Creuser des puits de 30 à 40 mètres de profondeur à bras est long et pénible. Nous pourrions aisément envoyer des machines pour effectuer ce travail rapidement et faire jaillir l'eau sans laquelle la vie n'est pas possible.





**VACHERON
ET
CONSTANTIN**

La plus ancienne manufacture d'horlogerie du monde.

« India arise » en Europe

DU 7 au 27 mars prochain, nous aurons le privilège d'avoir en Suisse M. Rajmohan Gandhi et les cinquante jeunes Indiens qui l'accompagnent. Ils se rendront ensuite aux Pays-Bas, en France et en Grande-Bretagne. Ces jeunes ont été sélectionnés parmi les milliers d'autres qui sont venus dans des camps de formation au cours des trois dernières années pour apprendre à apporter à leur pays et au monde la révolution morale nécessaire.

Essayons de penser au visage offert à un jeune Indien par la Suisse de 1967. Que verront-ils chez nous ? Des magasins d'alimentation qui regorgent de victuailles ; des trains qui circulent avec une perfection exemplaire ; des voitures, et encore des voitures : une pour 3 habitants à Genève ! Seront-ils surpris, émerveillés ? Nos institutions les intéresseront-elles ? Que diront-ils quand ils apprendront que la Suisse consacre pour l'aide aux pays en voie de développement moins de 1 % de son revenu national ?

Mais ces jeunes Indiens décidés à ce que les choses changent chez eux verront plus loin que les questions matérielles.

Pour eux, la révolution du Réarmement moral est une nécessité d'ordre politique, économique et social. C'est le seul moyen d'abattre les murs qui séparent les hommes, qu'ils soient dressés par les langues, les castes, les religions, les races ; de mettre fin à la corruption ; d'assurer à chacun un gagne-pain normal en échange d'un travail bien fait. Venant d'une Asie en proie à de profonds tourments, ils feront ainsi appel à nos consciences et demanderont un engagement de nos personnes, en ne réclamant rien pour eux-mêmes. A un jeune Européen qui venait lui demander que faire pour l'aider dans son travail en Inde, Rajmohan Gandhi n'avait-il pas répondu : « Va rechristianiser l'Europe. »

Cela veut sans doute dire que nous devons mobiliser hommes et moyens matériels pour apporter au monde une révolution capable de construire des fondations morales solides dans la vie des hommes et des pays. Quand 50 jeunes Européens partiront pour l'Asie avec la détermination d'y apporter une révolution comme celle-là, alors quelque chose aura changé chez nous.

Le vice-président de la République indienne souhaite bon voyage à la troupe de « India arise »

Je suis si heureux que India arise parte pour un important voyage outre-mer. Je connais le travail que vous faites, cherchant à redresser tout ce qui ne va pas dans le monde. N'oubliez jamais qu'il s'agit d'un travail difficile qui requiert une immense patience. C'est le rôle de la jeunesse d'aspirer à se donner pour l'avenir du pays et de l'humanité. Je vous souhaite plein succès dans votre mission.

Dr Zakir Husain
vice-président de la République indienne

Une heure historique

par Rajmohan Gandhi

C'est en donnant qu'on reçoit, écrit Rajmohan Gandhi dans un éditorial de « Himmat », en parlant du départ de la troupe de « India arise ». Ces jeunes sont partis, continue-t-il, pour aider au réarmement moral des pays qu'ils visiteront. Leur but n'est pas de créer dans l'esprit des gens une nouvelle image de l'Inde, mais d'aider d'autres pays à résoudre leurs propres problèmes. Ils désirent vivre et travailler de telle façon que Dieu puisse les utiliser pour inspirer aux hommes qu'ils rencontreront l'honnêteté, la pureté, le désintéressement et l'amour. Leur désir est d'aider chaque pays à trouver sa place légitime dans la reconstruction de ce monde brisé.

Ces jeunes sont loin d'être parfaits. Comme chacun de nous, ils connaissent des hauts et des bas. Mais leur désir le plus sincère est de servir et d'aider d'autres pays. Le Tout-Puissant honorera cette décision.

D'après moi, c'est la première fois qu'un groupe aussi important d'Indiens parcourra les continents dans le but de donner quelque chose. C'est une heure historique.

Des sacrifices coûteux et émouvants sont à la base de ce voyage. Les frais de transport et d'entretien, au Moyen-Orient et en Europe, ont été pris en charge par des amis et des camarades que nous avons là-bas. Un ami m'écrit d'Angleterre : « Combien j'aurais souhaité que tous ceux qui viennent aient pu participer aux moments émouvants que nous venons de vivre. Nous devions atteindre la cible de 15 000 livres sterling pour couvrir les frais du voyage ; elle a été atteinte une demi-heure avant le moment où l'argent devait être versé à la compagnie d'aviation. Derrière chaque don se cache une histoire de vrais sacrifices et de combats. Une veuve écrit en envoyant un chèque : « Les besoins immédiats de l'Inde sont plus importants que mon avenir. » Un syndicaliste envoie son

enveloppe de paie intacte contenant 14 livres. Une secrétaire vide son carnet d'épargne. Un missionnaire à la retraite envoie 1500 livres. Après une conversation à déjeuner, un industriel donne 500 livres. Un chirurgien donne ses honoraires d'un jour se montant à 100 livres. » D'autres dons généreux sont venus de Suisse, de Hollande et de Scandinavie. Pour habiller, équiper et entraîner la troupe de India arise avant son départ, il a fallu trouver en Inde même 50 000 roupies. C'est un investissement dans l'avenir de l'Inde et du monde.

Si les hommes et les femmes de India arise sont utilisés pour apporter un changement sur leur passage, guérir des divisions et des haines, ce ne sera pas la conséquence de vertus qu'ils ne possèdent pas, mais de leur honnêteté sur eux-mêmes, de leur décision d'utiliser leurs vies pour les autres. A l'école de la vie communautaire, ils ont déjà appris des leçons précieuses. Ils ont compris le rôle que jouent dans les affaires des hommes les forces de l'ambition et de la jalousie et comment on peut y remédier.

Nos problèmes ne nous empêchent pas d'aider au-delà de nos frontières. Exporter des hommes et des femmes qui aient quelques connaissances sur la façon dont le comportement des hommes peut être changé : n'est-ce pas aussi notre rôle ?

Comme pièce, India arise a connu depuis 9 mois un succès triomphal en Inde. Le public, partout l'appréciera et comprendra mieux les aspirations de notre pays. On y trouve tous les horizons de notre pays : Brahmanes et Harijans, riches et pauvres, jeunes et vieux, citadins et paysans. Créer un monde nouveau, un monde où les hommes cessent de tricher, de haïr, de flatter ou d'exploiter leurs semblables, tel est le but primordial des acteurs de cette pièce.



Les premières étapes du voyage

BEYROUTH

Au début de leur périple, les Indiens de *India arise* se sont arrêtés dans la capitale libanaise où ils ont été reçus par le Ministère de l'éducation nationale et des affaires sociales, qui avait délégué le directeur de la jeunesse et des sports. « Les problèmes que vous cherchez à résoudre, déclara ce dernier, sont les plus importants du siècle, notamment le fossé qui sépare le développement technique de l'homme et le vide de son esprit. »

Radio et télévision ont transmis à tout le pays les nouvelles de l'arrivée des jeunes Indiens ainsi que des interviews et des chants. Quant au principal quotidien de langue française *L'Orient*, il écrivait en parlant de la première représentation au théâtre Piccadilly: « Cette jeunesse dont les chants ont secoué les assises millénaires de l'Inde a révélé au public libanais une nouvelle idéologie universelle, celle du Réarmement moral. Son but est en même temps un message et un exemple... »

« Ce spectacle a été monté par des jeunes pour montrer que les estomacs vides ont besoin de nourriture, comme les mains vides de travail, et les cœurs vides, d'une aspiration qui puisse les satisfaire réellement... Le rideau se lève sur la place bruyante du marché dans un village où la pauvreté est plus étalée que les marchandises, malgré le chatolement des costumes. Plu-

sieurs scènes de la vie courante se succèdent, vite enlevées, mais suivies de chants à deux, trois, quatre voix, et repris par une chorale. Puis une dabké (danse) galopante, exécutée par quatre fakirs, une dabké saccadée qui se transforme parfois en bondissements de cosaques en furie. »

DAMAS

India Arise a été présenté devant deux cents officiers et soldats au Théâtre de l'armée arabe syrienne, transformé pour l'occasion en studio de télévision. Le directeur de la radio-télévision syrienne exprima l'espoir que cette pièce « qui nous apporte un grand message » soit ainsi vue non seulement par tout le pays mais aussi au-delà des frontières. Peu après, le Ministère de l'information arrangea un tour de la ville de Damas, notamment dans les endroits où vécurent saint Paul et les premiers chrétiens.

CHYPRE

« Chypre est destiné à être un pont entre l'Est et l'Ouest », a réaffirmé avec force et en toutes occasions Rajmohan Gandhi au cours de son séjour dans l'île. « Les peuples cyprote et indien ont combattu tous deux pour se libérer des Anglais, dit-il à l'issue de la représentation de *India Arise* à Nicosie, mais au-

jourd'hui, il nous reste une bataille plus importante à mener, contre l'impérialisme du matérialisme. »

Recevant tous les membres de la délégation au palais présidentiel, l'archevêque Makarios insista sur le fait que l'humanité ne pourra vivre en paix que si les hommes naissent à nouveau. « Je sais que vous contribuez à cela, affirma-t-il, et je prends cette occasion pour exprimer ma profonde appréciation du Réarmement moral. »

Le général finlandais Martola, commandant en chef des forces des Nations Unies à Chypre, fut parmi les personnalités qui s'entretenirent avec les visiteurs asiatiques.

A Famagouste, ville portuaire où depuis plusieurs années les relations entre Grecs et Turcs sont meilleures que dans d'autres parties de l'île, les acteurs de *India arise* ont non seulement défilé dans le grand cortège annuel du « Festival de l'Orange », mais ont présenté quelques extraits de leur programme au stade de football où étaient réunies plus de 20 000 personnes.

Les fruits de qualité
Les légumes toujours frais
s'achètent chez

**PITTELOUB
CLARENS**

Tél. 61 41 41 / 42 / 43



Pourquoi

800 000 familles suisses accueillent-elles aimablement cet homme lorsqu'il se présente à leur porte ? Pour une raison très simple, on peut faire confiance au conseiller JUST, car

depuis 35 ans
JUST vous apporte la qualité à domicile

et vous pouvez essayer nos produits chez vous. Votre conseiller JUST est un collaborateur choisi, possédant une formation approfondie. Il est toujours correct, aimable, prêt à rendre service. Ses conseils sont appréciés de chacun. Il vous renseignera de façon très complète sur les soins de la peau et du corps comme sur l'entretien du ménage. Il mérite donc aussi votre confiance.

L'homme au coup de chapeau poli
Annonce de JUST le bon produit !

Just



Fabrique de produits pour le ménage et les soins corporels
9428 Walzenhausen Tél. (071) 44 16 65

Caux: 23 mars au 2 avril 1967

Dix jours de rencontres, de confrontations et de réflexion

Judi 23 mars	17 h.	Séance d'ouverture Conférence du ministre Gérard F. Bauer, président de la Fédération horlogère : IDÉOLOGIE ET COMPÉTITION DANS L'INDUSTRIE MONDIALE
	20 h. 30	INDIA ARISE
Samedi 25 mars	17 h.	Conférence de M. Rajmohan Gandhi : CE QUE L'ASIE ATTEND DE L'EUROPE
	20 h. 30	INDIA ARISE
Lundi de Pâques 27 mars	14 h. 45	INDIA ARISE
Mercredi 29 mars		Conférence de M. Kunata Kottulinsky, directeur adjoint de l'Association des Industriels autrichiens : L'EUROPE DE L'EST ET DE L'OUEST
Vendredi 31 mars	10 h. 30	Séminaire dirigé par M. S. Salvi, ing. agr., de la Délégation de l'aide technique, Berne : CONDITIONS NÉCESSAIRES POUR UNE AIDE TECHNIQUE EFFICACE
Samedi 1^{er} et dimanche 2 avril		Session spéciale consacrée aux migrations à l'intérieur de l'Europe, avec échange d'expériences entre employeurs, syndicalistes et ouvriers étrangers

Session spéciale pour la jeune génération :

à l'occasion de la visite des soixante jeunes Indiens, pendant les dix jours de la conférence

Colloque médical :

Une rencontre de médecins, infirmières et membres des professions médico-sociales aura lieu du 23 au 27 mars dans le cadre de la conférence

Renseignements et inscriptions :

Secrétariat de la conférence
1824 Caux, Vaud, tél. (021) 61 42 41, télex 24 278

DU 9 au 19 mars le Salon de l'Auto va occuper les esprits des Genevois et de dizaines de milliers de visiteurs venus de l'extérieur. Gageons qu'on trouvera parmi ceux-ci un bon nombre de participants aux conférences diplomatiques qui se tiennent à Genève en ce moment, trop heureux d'oublier leurs préoccupations en admirant les nouveaux modèles. Car l'attrait de l'auto a ceci de particulier que personne ne lui échappe.

L'industrie automobile « pèse » d'un poids très lourd dans la vie de nos pays. Cela est vrai sur le plan technologique et économique, mais aussi sur le plan humain et social.

A Genève, les constructeurs mettront évidemment l'accent sur le premier. Mais on pourrait fort bien concevoir qu'en parallèle avec le Salon se tienne un congrès réunissant les représentants des dirigeants, des cadres, des ouvriers et des employés des grandes entreprises auto-

mobiles. La vie des hommes qui construisent ces merveilleux engins n'est-elle pas tout aussi importante que le produit de leur travail ? Il suffit d'ailleurs d'évoquer quelques noms : Detroit, aux Etats-Unis ; Coventry et Dagenham, en Angleterre ; Sochaux et Billancourt, en France ; Wolfsburg, en Allemagne ; Mirafiori, en Italie : des images surgissent qui évoquent tout à la fois des prouesses techniques et, parfois, de vives luttes sociales. Devant les grandes marques que nous convoitons, nous rendons-nous compte de l'ensemble de ces réalités ?

Telles sont quelques-unes des questions qu'on ne peut s'empêcher de se poser à la veille du Salon de Genève. A cela s'ajoute le fait que l'année automobile a vu se produire un événement marquant : la signature des accords par lesquels deux grands constructeurs d'Italie et de France vont collaborer au développement et à la modernisation de l'industrie automobile soviétique.

L'accord Fiat - URSS

QUAND, le 4 mai dernier, on annonça la signature d'un accord entre la Fiat et le gouvernement soviétique, qui ne ressentit l'impression qu'une étape importante venait d'être franchie, sur un plan essentiellement pratique, dans la construction de « l'Europe de l'Atlantique à l'Oural » ?

Dans les milieux industriels, on a qualifié cet événement d'« affaire du siècle ». De fait, tant par son ampleur que par ses conséquences, il s'agit de l'accord le plus spectaculaire survenu dans l'Europe d'après-guerre.

Rappelons-en les données essentielles : la Fiat s'engage à construire en URSS dans les trois ans à venir les installations de fabrication et de montage d'où sortiront 600 000 voitures par an (à titre de comparaison, la production automobile totale de l'URSS a été en 1965 d'environ 200 000 voitures).

Les investissements nécessaires s'élèvent à un montant de 800 millions de dollars. Enfin, les usines, qui occuperont 50 000 ouvriers, s'érigeront dans la région de Kuybishev, dans une ville spécialement construite à leur intention et qui portera le nom de Gorotogliatti.

A la Fiat, on indique que ce sont essentiellement des considérations de développement industriel, dans lesquelles n'interviennent pas de facteurs idéologiques, qui ont entraîné la décision soviétique. L'URSS a à sa tête aujourd'hui deux ingénieurs (Brejnev et Kossyguine) ; ces hommes sont pénétrés de l'importance du facteur rendement dans l'économie et l'industrie. Pour moderniser leur industrie, les Russes n'hésitent plus à faire appel à l'étranger. D'autres facteurs sont entrés également en ligne de compte :

1. la décision soviétique s'inscrit dans une politique générale qui vise l'amélioration du niveau de vie de la population ;
2. les Russes sont arrivés à la conclusion que si l'ouvrier sait que son labeur lui permettra de faire l'acquisition d'une auto, il travaillera mieux et son rendement augmentera d'autant ;
3. l'auto raccourcit les distances ; elle entraîne surtout une accélération de l'économie : quand le parc automobile d'une nation augmente, le rythme de l'économie suit.

A partir de 1970, la « 124 », dont le succès européen est d'ores et déjà remarquable, sortira des chaînes de montage soviétiques à raison de 400 000 par an et deviendra la voiture N° 1 de l'URSS. 200 000 Fiat de divers autres modèles sortiront annuellement des usines de Gorotogliatti.

Les dirigeants de Fiat ne se dissimulent pas l'ampleur de la tâche entreprise pour atteindre ces objectifs. Il s'agit non seulement de faire les plans des installations, de les construire, de les monter, de les mettre en parfait état de marche ; il faut également tenir compte, dans la production, de données locales telles que le terrible hiver russe, l'état du réseau routier, les disponibilités en matières premières. On a dû revoir notamment les plans de la « 124 » afin d'en faire un véhicule parfaitement adapté aux conditions qu'il rencontrera.

D'autre part, il ne suffit pas de multiplier par quatre la production annuelle d'automobiles. Il faut en parallèle organiser un réseau de garages, de postes de distribution d'essence, de fournitures de pièces détachées. Autant de problèmes auxquels la Fiat ne demande pas mieux que de travailler.

Les accords du 4 mai ont été précédés de longues négociations. Les Russes avaient d'ailleurs préparé leur affaire de longue date et soigneusement étudié l'industrie automobile d'Allemagne fédérale, de Grande-Bretagne, de France et d'Italie avant d'arrêter leur choix sur la Fiat.

Notons à ce propos que d'autres industries italiennes ont conclu récemment d'importants accords avec l'URSS ou sont en voie de le faire. C'est le cas par exemple d'Olivetti, de la Montecatini et de l'ENI.

En misant sur la Fiat, l'URSS donne un coup de chapeau à l'Italie et à l'une des industries les mieux organisées d'Europe occidentale. Peut-être sa décision a-t-elle été influencée par le fait que le groupe Fiat avait déjà, dans les années 30, installé diverses usines en URSS et que, d'autre part, des véhicules Fiat circulaient déjà dans la Russie tsariste dès 1913.

A Turin, on considère cet accord comme l'aboutissement normal de l'évolution automobile européenne actuelle. C'est un événement purement économique et industriel, dit-on, sans aucun rapport avec l'idéologie ou la politique. Il n'en reste pas moins qu'en prenant la première place dans la collaboration avec l'industrie automobile russe, l'Italie établit avec l'URSS un lien tout spécial.

D'autre part, la coopération industrielle entre les deux pays va se traduire par des contacts multiples entre Russes et Italiens. Il est trop tôt certes pour savoir ce qu'il en résultera, mais on peut imaginer les vastes développements possibles.

Incontestablement, la Fiat et l'Italie ont pris une option sur l'avenir. Cela est bien conforme au génie de ce peuple de pionniers, qui entreprend aujourd'hui une tâche audacieuse dont le monde lui saura peut-être gré demain.

D. MOTTU



La signature à Turin de l'accord entre la Fiat et l'URSS : à gauche M. Tarasov, ministre soviétique de l'industrie automobile ; à droite, M. Vittorio Valetta, président d'honneur de la Fiat ; derrière lui, M. Agnelli, président du Conseil d'administration.

La production automobile française a augmenté

par notre correspondant à Paris

SI, sur le plan technique, l'industrie automobile française n'apporte peut-être pas au Salon de Genève des éléments particulièrement révolutionnaires, il faut constater, en revanche, que 1966 a été pour elle, dans le domaine économique et social, une année fertile en événements.

Tout d'abord, la France a battu ses records de production en dépassant pour la première fois le cap des deux millions de véhicules construits. Ce fait est à signaler puisque pendant la même année la production automobile accusait une baisse sensible aux Etats-Unis, en Angleterre et dans d'autres pays tandis qu'elle ne faisait guère que se maintenir en Allemagne occidentale. La France reprend ainsi la quatrième place dans le peloton de tête de la construction automobile en dépassant légèrement la Grande-Bretagne. S'il faut continuer à voir dans cette industrie un baromètre de la santé et du dynamisme d'une nation, ces chiffres devraient être une raison d'espérer pour l'économie française.

Toutefois l'augmentation spectaculaire de 25 % par rapport à la production de 1965 ne doit pas tromper. Les deux années précédentes avaient marqué un net recul et le taux de croissance, calculé depuis 1963, ne dépasse guère 5 %. Quant à la production de 1967, les constructeurs restent prudents dans leurs pronostics. On n'ose certainement pas espérer voir se répéter le miracle de l'année écoulée. En fait l'avenir de l'industrie automobile française, comme celui de ses voisines, reste dominé par la poussée toujours accrue de l'industrie américaine. Celle-ci se manifeste de bien des façons. Le gouvernement français, contrairement à sa politique antérieure qui consistait à vouloir contenir l'industrie automobile américaine en dehors des frontières de l'hexagone, s'est finalement avisé qu'il valait mieux l'accueillir que la laisser s'installer à Anvers ou à Sarrebrück. C'est ainsi qu'un accord a été signé le 30 décembre pour l'implantation d'une usine de boîtes de vitesses automatiques de General Motors à Strasbourg.

D'autre part on estime que Chrysler, qui vient de s'assurer la majorité des actions chez Rootes, en Grande-Bretagne, est sur le point d'amorcer une gigantesque offensive en Europe où elle dispose d'atouts sérieux, en particulier Simca en France.

Enfin les constructeurs européens se demandent depuis peu si les exigences concernant la sécurité des véhicules, exigences qui font l'objet d'une grande campagne aux Etats-Unis et que les constructeurs américains se déclarent prêts à appliquer en tout cas partiellement à leurs nouveaux modèles, n'est pas une mesure discriminatoire destinée à réduire l'importation de voitures étrangères, pour lesquelles ces normes sont la plupart du temps inapplicables.

Tous ces faits pèsent sur les réflexions des constructeurs français et ne sont pas étrangers à la décision qui a amené Renault et Peugeot à conclure en avril dernier un accord qu'il n'est pas exagéré de qualifier d'historique. Ces deux firmes représentent ensemble le 55 % de la production et le 60 % des exportations françaises de voitures. Le mariage Peugeot-Renault constitue le premier accord de ce genre

passé entre une firme privée et une entreprise nationalisée. Il est fondé sur la confiance mutuelle, sans imbrication financière. De telles concentrations industrielles sont depuis longtemps préconisées par le gouvernement Pompidou qui estime qu'elles sont indispensables pour la France dans la compétition internationale et qu'elles favoriseront aussi la décentralisation géographique.

C'est donc là un événement de grande portée. Que va faire maintenant la firme Citroën ? C'est ce que l'on se demande depuis six mois. Se joindra-t-elle au nouveau groupe pour former une puissance susceptible de rivaliser avec les grandes firmes américaines ou allemandes ? Ou bien cherchera-t-elle à se rapprocher d'une entreprise d'outre-Rhin, malgré les difficultés qu'elle semble rencontrer avec la Société Comobil, qui est le fruit de son association avec NSU et dont le siège est à Genève ? Les conjectures à ce sujet vont bon train.

L'autre aspect du combat mené par les constructeurs français porte sur l'exportation et l'installation de chaînes de montage à l'étranger. La France occupe dans ce domaine la troisième place mondiale avec 63 chaînes dans 27 pays. La Régie Renault vient en tête des firmes françaises avec 23 usines. Elle vient de créer une filiale au Mexique et, en collaboration avec Peugeot, s'est établie au Pérou. Berliet et elle viennent aussi de présenter une offre commune pour installer une usine de montage de véhicules industriels au Cambodge. Mais l'événement de l'année a été l'entrée de l'industrie automobile française en Union soviétique avec l'accord passé entre Moscou et Renault pour la réorganisation de l'usine Moskovitch qui doit devenir une unité moderne pouvant sortir 300 000 véhicules par an.

Le poids du facteur social

Ces profondes mutations de l'industrie automobile ne sont pas sans avoir des répercussions dans le domaine social. Aussi les syndicats sont-ils décidés à observer une grande vigilance à ce sujet. Ils ne nient pas qu'il y ait des nécessités de restructuration de l'industrie de l'automobile devant la concurrence américaine et même européenne, mais ils ne veulent évidemment pas qu'elles se fassent au détriment des travailleurs. « Nous ne voulons pas nous associer à cette révolution économique à n'importe quelles conditions », m'affirme un secrétaire fédéral des Syndicats Force Ouvrière des

Métaux. Estimant que ces mutations aboutiront forcément à des réductions d'horaires, ce responsable syndical m'indique que son organisation s'efforce de faire admettre dès l'abord le principe d'une compensation progressive à la diminution du temps de travail. Dans le domaine social, l'événement marquant de l'année écoulée a été la reprise du dialogue à la Régie Renault. On dit que lorsque Renault éternue, la France tout entière est enrhumée. Il est exact que depuis dix ou douze ans la Régie joue un rôle de pilote dans le domaine social, aussi l'accord qui vient d'être conclu entre la direction et quatre organisations syndicales, après deux ans de rupture, « peut avoir, selon le journal *Les Echos*, une certaine influence pour la relance de la politique paritaire dans d'autres entreprises et dans d'autres secteurs ». C'est aussi l'avis de plusieurs syndicalistes que j'ai interrogés à ce sujet.

Si le renouvellement de l'accord Renault, signé le 3 janvier de cette année, n'apporte pas de modifications spectaculaires, il améliore cependant toute une série de clauses sociales, notamment les congés spéciaux (femmes enceintes, raisons familiales, congés d'éducation et d'ancienneté) et prévoit l'extension de l'assurance individuelle-circulation à tous les accidents du travail.

L'accord, conclu pour deux ans, confirme d'autre part la clause inscrite dans le précédent accord signé en 1962 garantissant une augmentation annuelle de 4 % des salaires.

Toutes les organisations syndicales ouvrières, y compris la CGT et la CFDT — qui sont généralement peu portées à une politique paritaire — ont signé l'accord Renault. Cela est-il un signe des temps ? Il faut l'espérer, tout en se rappelant que l'approche des élections favorise parfois certaines attitudes opportunistes. Mais le secrétaire fédéral FO qui me parle m'affirme pour sa part : « Nous sommes pour la négociation, pour les accords contractuels de toutes natures à condition qu'ils aient un contenu ! Nous sommes attachés à cette politique contractuelle dans la mesure où cet esprit de compréhension est susceptible de se manifester de l'autre côté. »

Devant la pression de la concurrence, devant les immenses remous que va connaître encore pendant ces prochaines années l'industrie automobile, on peut souhaiter voir la négociation et le respect des parties en cause remplacer de plus en plus la politique unilatérale ou les épreuves de force que l'on constate encore, malheureusement, dans certaines entreprises. Industrie de pointe, l'automobile pourrait aussi montrer la voie dans ce domaine.

JEAN-JACQUES ODIER

GARAGE CENTRAL & MONTREUX-EXCURSIONS S.A.

Distributeur General Motors

Ateliers de réparations

Lavage - Graissage

Station-service Shell

Agence de voyages

Tous billets avions, trains, etc.

Croisières et forfaits divers

Excursions journalières cars et bateaux

Gd-Rue 106
Tél. 61 22 46

MONTREUX

Gd-Rue 2
Tél. 62 41 21

LE spectacle musical **India arise** est né d'une passion dans le cœur de jeunes Indiens, la passion d'amener un changement dans leur pays.

« Nous ne permettrons pas que notre pays soit conquis par le désespoir, disent-ils dans le programme de leur pièce. La lâcheté, les compromis et la peur de s'engager de ceux qui savent ce qu'ils devraient faire, mais n'ont pas le courage de le faire, sont à la racine de nos problèmes. Ceux-ci trouveront tous une solution si suffisamment d'hommes prennent les décisions morales qu'ils doivent prendre.

» Il nous faut une révolution qui transformera le comportement des hommes, leurs buts et leurs raisons de vivre, celle du Réarmement moral.

» La famine, la misère, la haine, la violence et l'égoïsme ne seront jamais guéris par des plans sur le papier, mais par une marée montante d'hommes désintéressés.

» Nous sommes prêts à payer n'importe quel prix pour créer une Inde nouvelle. »

Cedric Daniels, Panchgani

Nous devons décider de vivre non pas pour ce que nous pouvons attendre du pays mais pour ce que nous pouvons lui donner. C'est ce que je veux faire. Quand nous aurons appris à prendre soin les uns des autres tout autant que nous nous occupons de nous-mêmes, alors le monde nous prendra au sérieux.



Dans la troupe de « India arise », il y a une famille de Harijans (anciennement intouchables) M. Harilal, le père, est chef des balayeurs de Panchgani. Ses enfants (ci-dessus) chantent « Make God your guru » (Fais de Dieu ton maître). M. Harilal était assis aux côtés du vice-président de l'Inde lors de la réception donnée à Delhi pour le départ de la troupe. Vision d'une Inde nouvelle ? certainement.

Neerja Chowdhury, Punjab

Impossible de changer l'Inde à bon marché. Je veux aimer l'Inde comme j'aime ma propre famille. C'est ainsi que nous lui donnerons le leadership dont elle a besoin.



Pankaj Sha, Bombay

L'amertume qui régnait entre mon père et moi a été guérie quand je lui ai demandé pardon. Notre famille maintenant est unie. Si suffisamment d'entre nous avons le courage d'aller assez loin et de rester fidèles assez longtemps à nos convictions, nous verrons la naissance d'une Inde nouvelle.

ECOUTEZ-NOUS !

INDIA ARISE sera présenté en Suisse à Lucerne, Sarnen, Berne, Porrentruy, Genève et Caux, du 14 au 27 mars. Le bénéfice intégral de la tournée sera versé pour la construction du centre de formation de Panchgani, près de Bombay.



Niketü Iralu, Nagaland

Ce que je désire le plus : la création d'une Inde au cœur assez large et assez robuste pour montrer à l'Asie le vrai chemin de l'avenir.