

Le Peuple La Sentinelle

QUOTIDIEN SOCIALISTE — RED., ADM. et PUBL. La Chaux-de-Fonds: Parc 103 tél. réd. (039) 310 88, tél. adm. et publ. (039) 310 87 CCP 23 313
Lausanne: Saint-Pierre 1, tél. (021) 22 69 10, CCP 10 8500 Genève: Argand 4 tél. (022) 32 42 40 CCP 12 2715 ABONNEMENTS 1 mois Fr 4 50
3 mois Fr 13.—, 6 mois Fr 25.—, 1 an Fr 50.— LE NUMERO: 30 ct. Directeur: René Meylan Rédacteur en chef responsable: Willy Brandt

PROPOS DE JURISTE Face à la police

Le dénigrement de la police est à la mode en tous pays chez beaucoup de ceux qui, en ou hors parti, se veulent ultraprogressistes ou ultrarévolutionnaires. Des sociologues à la mode expliquent que l'appareil de l'Etat et toutes les institutions établies asservissent une majorité, exploitée, à une minorité joignant le pouvoir politique au pouvoir économique. Ce raisonnement, entendu chez Léon Daudet, Trotsky, Milovan Djilas, Marcuse, Rudi Dutschke, Cohn-Bendit, Modjelewski, etc., vise aussi bien, en fait, les dictateurs (URSS, Espagne, Portugal, Brésil, Grèce, etc.) que des démocraties libérales soucieuses du respect des droits de l'homme. Les « économiquement faibles » ont-ils donc davantage à échanger un cheval borgne contre un aveugle, à démolir collectivement avant de reconstruire en ordre dispersé, à sacrifier la paix du travail et de la rue pour se donner de nouveaux maîtres? Je ne le crois pas.

D'ailleurs, dans les démocraties vraies, le pouvoir politique et administratif est aujourd'hui pour tout ou partie entre les mains des « économiquement faibles » et le sera de plus en plus, bien que les « économiquement faibles » ne soient plus toujours les mêmes. Ce pouvoir administratif a-t-il tort alors d'utiliser la police pour empêcher ou réprimer des troubles apportés dans la vie quotidienne des travailleurs par des apprentis saboteurs? Si la police, salariée elle aussi, a souvent dû, par devoir professionnel et souvent contre son gré, combattre des manifestations de salariés, elle a souvent aussi, toujours par devoir professionnel, combattu des troubles de caractère réactionnaire; qu'on se rappelle la lutte de l'Allemagne weimarienne contre les nazis, celle de la III^e République française contre l'Action française et les Croix de feu. Ce sera de plus en plus souvent le cas. Trotsky lui-même ne s'est jamais gêné d'utiliser la force publique. L'important, c'est que la police reste dans les limites de ses obligations légales, et qu'elle soit aux ordres de magistrats élus, raisonnables et jouissant de la confiance de milieux variés de population (par exemple de la municipalité de Berne, le 1^{er} juin 1969).

Les démonstrations de rue, également revenues à la mode, atteignent-elles leur but? Certainement pas si elles aboutissent à des excès. Autant les grèves de jadis de l'économie privée ont nui au pouvoir économique privé pour réussir à lui arracher des concessions, autant les grèves partielles d'aujourd'hui, portées sur les services publics, surtout à l'étranger, nuisent surtout au petit peuple qui ne peut échapper à leurs effets. De même, les démonstrations de rue qui trahissent le respect dû aux réunions pacifiques et aux opinions professées, qui empêchent la libre circulation des travailleurs urbains comme des ambulances et des autopompes, qui causent des dommages à n'importe qui d'entre nous (comme lors de l'émeute paysanne à Berne, de 17 novembre 1961) ne convainquent personne hors leurs auteurs et sont tout juste bonnes, si elles se multiplient, à provoquer la formation de gardes civiques de funeste mémoire. D'ailleurs, désireux de conserver et d'accroître la participation des « économiquement faibles » à la gestion de l'Etat (fédéral, cantonal et communal), le Parti socialiste suisse et l'Union syndicale suisse se gardent bien d'utiliser sérieusement ces jouets dangereux. Ils devront même s'y opposer fermement. De leur côté, les municipalités progressistes n'ont-elles pas raison de vouloir conserver une réputation de gardiennes de la sécurité commune,

tâche noble pour l'édification de la société universelle? Ne doivent-elles pas aussi protéger leurs fonctionnaires? On sait qu'un agent de la police de Berne a été récemment enflammé par un cocktail Molotov devant l'Ambassade soviétique, donc par un manifestant de « droite ».

Au point de vue pénal, les excès commis lors de certaines démonstrations consistent généralement en les délits suivants, qui peuvent entraîner des peines d'emprisonnement et sont généralement poursuivis d'office: lésions corporelles, mises en danger de mort, rixes, dommages à la propriété, émeutes (c'est-à-dire, selon l'article 260 du Code pénal, la participation à des attroupements publics au cours desquels se commettent des violences collectives), des violations de domicile, des incendies, l'emploi d'explosifs, des dommages aux entreprises électriques, des entraves à la circulation publique ou au service des chemins de fer (tramways), des outrages aux Etats étrangers, des atteintes aux emblèmes nationaux étrangers, etc. Le lecteur voudra m'excuser de ne pas citer les articles correspondants du Code pénal.

Au point de vue civil, se demande-t-on suffisamment qui supporte ces dommages distribués un peu au hasard et qui frappent autant partisans qu'adversaires? La loi dit en substance ceci: Celui qui cause, d'une manière illicite, un dommage à autrui, soit intentionnellement, soit par négligence ou imprudence est tenu de le réparer (art. 41 du Code des obligations); lorsque plusieurs ont causé ensemble un dommage, ils sont tenus solidairement de le réparer, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre l'instigateur, l'auteur principal et le complice, mais le juge appréciera s'ils sont en droit de recourir l'un contre l'autre (art. 50^o CO); le

juge peut réquière les dommages-intérêts ou même n'en point allouer lorsque des faits dont la partie lésée est responsable ont contribué à créer ou augmenter le dommage (art 44 CO); enfin, en cas de légitime défense, il n'est pas dû de réparation pour le dommage causé à la personne ou aux biens de l'agresseur (art. 52 CO).

Mais ce Code des obligations n'est souvent guère utile pour dédommager les propriétaires lésés (vitrines brisées, boutiques et établissements publics saccagés ou pillés, automobiles brûlées, tramways ou autobus renversés, chaussées décapées, etc.). Il n'y a guère que quelques organisateurs qui peuvent être identifiés; la plupart des auteurs ou instigateurs restent anonymes, ou bien échappent à leur obligation par leur insolvabilité. Pour leur part, les assurances mobilières, d'accidents et de responsabilité civile ne couvrent souvent pas les dommages encourus ou causés en cas de rixe, d'émeutes ou de guerre civile, ou bien elles examinent si lésé ou assuré n'ont pas contribué à créer ou augmenter le dommage par une faute grave.

Comme les lésés ne peuvent généralement pas demander aux pouvoirs publics, qu'ils accusent d'inertie policière, de les indemniser totalement comme l'a fait la ville de Paris en 1968, les citoyens risquent cette conséquence que les lois restreindront le droit de réunion sur la voie publique et astreindront les organisateurs de manifestations légales à déposer une caution suffisante, tandis que les manifestations non autorisées devront d'emblée être empêchées ou réprimées policièrement.

Ce ne serait hélas pas un progrès, mais on ne saurait encore accuser de « provocation » une police dont tout Etat fondé sur le droit a besoin.
Ch.-O. ROTH.

Les « jeunes loups » quittent le PST

A Zurich, plus d'une centaine de jeunes militants de gauche ont décidé de se séparer du Parti suisse du travail au cours d'une réunion qui a eu lieu samedi et dimanche.

Ces jeunes gens appartiennent à la « jeune section du Parti du travail » du canton de Zurich, à la tendance de gauche du Parti ouvrier et populaire vaudois et à quelques autres groupements liés à l'opposition au sein du Parti suisse du travail. De nombreux participants n'étaient pas membres du PST, ce qui montre bien que cette assemblée voulait élaborer une action commune pour l'avenir.

Le but principal de la conférence était de proclamer la séparation de ces groupes du Parti du travail. Pour le nouveau mouvement, le PST, qui a fondé toute sa stratégie sur l'électoratisme en vue d'instaurer une « démocratie avancée », se trompe to-

talement sur la nature véritable de l'Etat bourgeois. Il crée, aux dires des jeunes militants réunis à Zurich, des illusions dangereuses sur la possibilité d'atteindre le socialisme par la voie parlementaire. Il a abandonné la position de classe du prolétariat puisqu'il appelle, depuis 25 ans, un « vaste rassemblement populaire » qui devrait regrouper ouvriers, employés, paysans, petits commerçants, intellectuels et petits industriels pour la défense de leurs intérêts communs.

En outre, la conférence de Zurich a critiqué le PST dans sa position à l'égard de l'URSS. Ce parti se refuse à faire une analyse critique de la société et de la bureaucratie soviétiques, disent les jeunes. De ce fait, les militants réunis à Zurich dénie au PST la capacité de reconnaître la vraie nature et le rôle de l'URSS au sein du mouvement communiste international.

Pour les participants à cette conférence, la voie est maintenant tracée pour continuer le travail de clarification et de confrontation politiques ainsi amorcé. Pour ce faire, une coopération avec d'autres groupes est nécessaire, dans la perspective, à long terme, de la construction d'une nouvelle organisation révolutionnaire sur le plan national.

Comme on a pu l'apprendre au cours de cette conférence des groupes d'opposition du Parti suisse du travail, Konrad Farner, le théoricien suisse du communisme, a annoncé sa démission du Parti du travail, ainsi que celle de sa femme, vers le milieu de la semaine dernière. Il a pris cette décision après l'exclusion de Franz Rueb du PST.

Mauvais plaisants arrêtés

En décembre 1968 et en août 1969, la rédaction d'un journal neuchâtelois avait reçu plusieurs lettres signées TR (troupes de choc), FLJ (front de libération du Jura). Ces missives contenaient des menaces et promettaient de nouveaux actes de violence. Un des attentats concernait le barrage du Grimsel et était annoncé pour le 13 septembre. Des mesures de protection avaient été mises en place dans la région de l'Oberhasli. Ces lettres avaient été postées à l'étranger et en Suisse. La police a arrêté leurs auteurs mais n'a pas encore révélé leur identité. On sait seulement qu'il s'agit d'un habitant de Bienne et d'un Vaudois.

Allemagne: « Ouverture » à tous les niveaux



Un assouplissement prudent de la politique avec l'Est et une nette ouverture vers les classes moyennes ainsi que vers les jeunes, seront les caractéristiques essentielles du programme gouvernemental que les socialistes et les libéraux ont élaboré en scellant leur alliance qui a été entérinée vendredi par les groupes parlementaires du SPD et du FDP. Selon les milieux informés, le nouveau gouvernement envisagera l'abandon de la « doctrine Hallstein » (rupture automatique avec les pays reconnaissant Berlin-Est). Envers l'Est, le cabinet Brandt-Scheel prônera un désarmement équilibré. Sur le plan intérieur, l'accent sera mis sur l'économie. Un programme agraire est en cours d'élaboration. Un effort sera entrepris dans le domaine fiscal pour les petits et les moyens salariés. Pour les ouvriers, l'abattement à la base sera doublé — de 240 à 480 D. M. — de même que le niveau minimum des revenus imposables, qui passera respectivement à 32 000 et 64 000 D. M. pour les célibataires et les couples. Aucune mesure « révolutionnaire » n'interviendra sur le plan social, mais la législation sur la représentation du personnel dans les comités d'entreprises sera améliorée. Une réforme du cabinet servira à diminuer le train de vie de l'Etat. Quatre ministères seront supprimés. A noter, enfin, que les nouveaux dirigeants allemands accorderont une attention particulière aux jeunes dont l'agitation et le désir de se faire entendre n'ont pas été sans alarmer. Il est prévu d'abaisser l'âge électoral de 21 à 18 ans et celui de l'éligibilité de 25 à 21 ans. Notre photo de Bonn montre quelques-uns des principaux artisans de la nouvelle coalition: de gauche à droite, Josef Ertl, Karl Schiller, Alex Möller, Helmut Schmidt et Willy Brandt, autour de la table de conférence. Au fond, des représentants de la presse.

DERNIÈRE PAGE

Cap Kennedy a 20 ans



On a fêté à Cap Kennedy le vingtième anniversaire de la « gare interplanétaire » d'Amérique. Notre photo: 1800 fois environ s'est répétée cette image d'une fusée spatiale s'élevant des rampes de lancement de Cap Kennedy. En outre, depuis que « Spoutnik » fut lancé par l'URSS en 1957, inaugurant ainsi l'ère spatiale, 4111 engins et débris divers ont été envoyés dans le cosmos. 1745 s'y trouvent toujours!

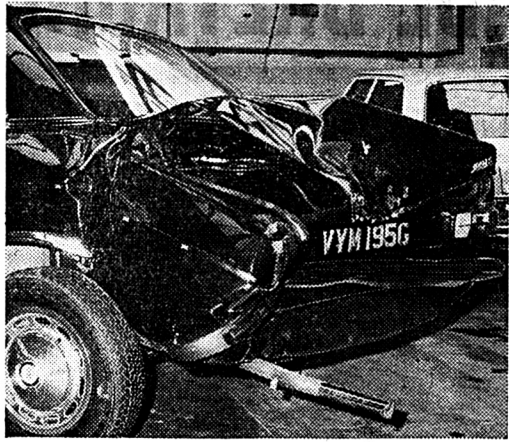
Enfants qu'il faut aider



Les lésions cérébrales des enfants infirmes moteurs cérébraux ne sont ni héréditaires ni prévisibles. En Suisse, cette maladie frappe, chaque année, deux cents nouveau-nés. On dénombre de plus en plus de cas graves. Aujourd'hui, on estime à quatre mille, pour le moins, le nombre d'enfants suisses infirmes moteurs cérébraux.

Le week-end en noir

● Un avion Piper parti de Sion s'est écrasé dimanche dans le val d'Hérens; le passager, M. A. Converset, 33 ans, de Vevey, est mort, tandis que le pilote, M. P. de Werra, Sédunois habitant Vevey, âgé également de 33 ans, est dans un état très grave. — ● Dimanche aussi, sur l'aérodrome de Beromünster (LU), un parachutiste allemand qui a, semble-t-il ouvert trop tard son parachute au cours d'une chute libre de 1500 m., s'est écrasé au sol. — ● Blessé à Bex, vendredi soir, un cyclomotoriste d'Yverne, M. L. Bergier, 61 ans, est mort samedi à l'Hôpital d'Aigle. — ● Des pêcheurs français ont remonté dans leurs filets, au large de Crans-sur-Nyon, un cadavre non encore identifié. — ● Dimanche, un mécanicien CFF a trouvé sur la voie, près de Tolochenaz, le cadavre de M. G. Noetzi, 75 ans, de Morges. — ● Un quinquagénaire s'est tué en voiture à Winterthur, à la suite d'un excès de vitesse. — ● Un autre automobiliste, âgé lui de 45 ans, a trouvé la mort près de Schlieren, en raison peut-être d'une crise cardiaque subite. — ● A Oberriet (SG), un garçon de 9 ans a été écrasé par une auto. — ● Un laitier de 52 ans a été tué au cours d'une collision provoquée par un conducteur ivre, à Neuhausen (SH). — ● A la raffinerie de sucre de Frauenfeld, un ouvrier italien a été écrasé entre deux wagons qu'il attelait. — ● Jouant avec une corde, un enfant de 11 ans s'est accidentellement tué par pendaison, près de Bellinzzone. — ● A Harenwilien (TG), un monteur, père de six enfants, a été électrocuté alors qu'il travaillait dans un transformateur. — ● Un jeune alpiniste schaffhousois de 19 ans, domicilié à Thayngen, s'est tué dans les Alpes glaronnaises.



Les supports du gabarit cèdent en même temps que les parties situées à l'avant et à l'arrière du véhicule. Dans la mesure du possible, ce sont les supports du gabarit qui protègent des chocs latéraux.

Le mot « sécurité » est devenu un atout publicitaire

Chacun sait, qu'il soit acheteur d'une automobile ou qu'il s'intéresse simplement aux voitures, combien le mot « sûreté » est devenu, ces dernières années, un atout publicitaire. Il n'est pas un vendeur à ne point vanter, preuves à l'appui, les mérites de la sûreté intérieure ou extérieure de sa marque, à ne point illustrer ses arguments à grand renfort d'exemples. Certes, un effort considérable a été accompli pour améliorer la sécurité de l'automobiliste ; nous n'allons pas examiner ici s'il est vrai que — comme d'aucuns le prétendent — les conditions d'importation requises par les USA, pays où les normes de sûreté se sont infiltrées jusque dans les textes de loi et auxquelles les exportateurs européens doivent se tenir, y sont pour quelque chose, ou si le public, peu à peu conscient du rôle de la sûreté, a forcé les constructeurs européens à prendre les mesures qui s'imposaient depuis longtemps.

Beaucoup de constructeurs ont pris à cœur la sûreté

Les prétendues mesures de sûreté, recommandées il n'y a pas si longtemps, sont restées dans nos mémoires. Cheval de bataille des vendeurs : le rembourrage du tableau de bord. La clé de contact qui « vise » les genoux est passée sous silence, comme d'ailleurs le frein à main qui, placé sous le tableau de bord, n'en manque pas une pour casser les tibias lors d'une collision. On parlait de la souplesse de tel pare-soleil ; on passait comme chat sur braise sur la forme de telle poignée de portière ; on se gardait de parler de telle manivelle à la forme massive ; et les amarres des ceintures de sécurité... fixées de telle manière que l'automobiliste était catapulté avec son siège contre le pare-brise. On pourrait citer des douzaines d'exemples de ce genre. A ce jour, heureusement, beaucoup de constructeurs ont pris à cœur la sûreté ; qu'il leur soit remercié au nom de tous les automobilistes.

Il faut exiger des mesures de sécurité

Pour illustrer une des principales — et, selon notre avis, indispensables — mesures de sûreté, nous avons choisi un modèle de la classe moyenne des voitures, l'Audi 1000. Chaque acheteur d'une automobile se doit, aujourd'hui, d'exiger ces mesures de sûreté ; il ne doit pas se contenter simplement de les approuver. Nous allons laisser de côté la « sécurité active » qui est définie par les données techniques d'un véhicule, celle qui est capable d'éviter l'accident : les freins (à double circuit), la stabilité de course, la tenue de route, l'accélération du moteur, les pneus, la sensibilité au vent latéral, la climatisation suffisante, une bonne vue garantie, etc. On trouve cette « sécurité active » pratiquement dans toutes les voitures, étant entendu qu'elle reste relative ; il suffit de rappeler la sensibilité au vent latéral pour s'en rendre compte. Ce qui nous intéresse spécialement, c'est la « sécurité passive », ce que le constructeur a entrepris pour limiter les dégâts lors de l'accident.



La zone de déformation de l'Audi n'existe pas que sur le papier ; elle sera effective en cas d'accident. L'intérieur reste intact, alors que tout l'avant est défoncé.

LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE :

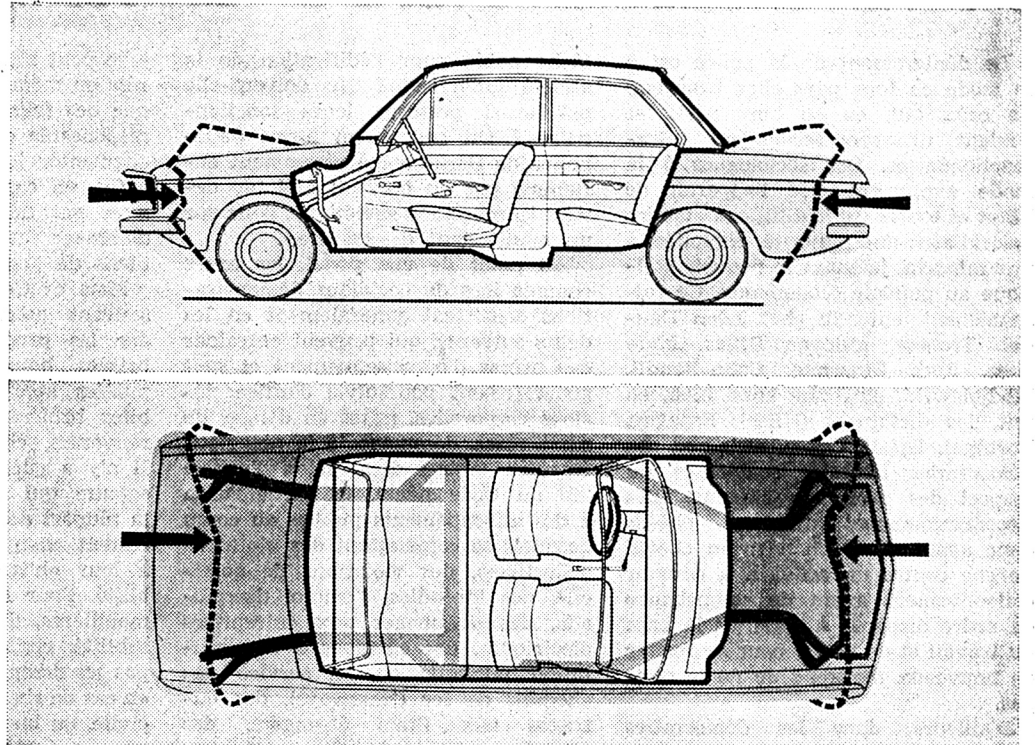
Une réalité et non une réclame

Qu'est-ce que la sécurité passive ?

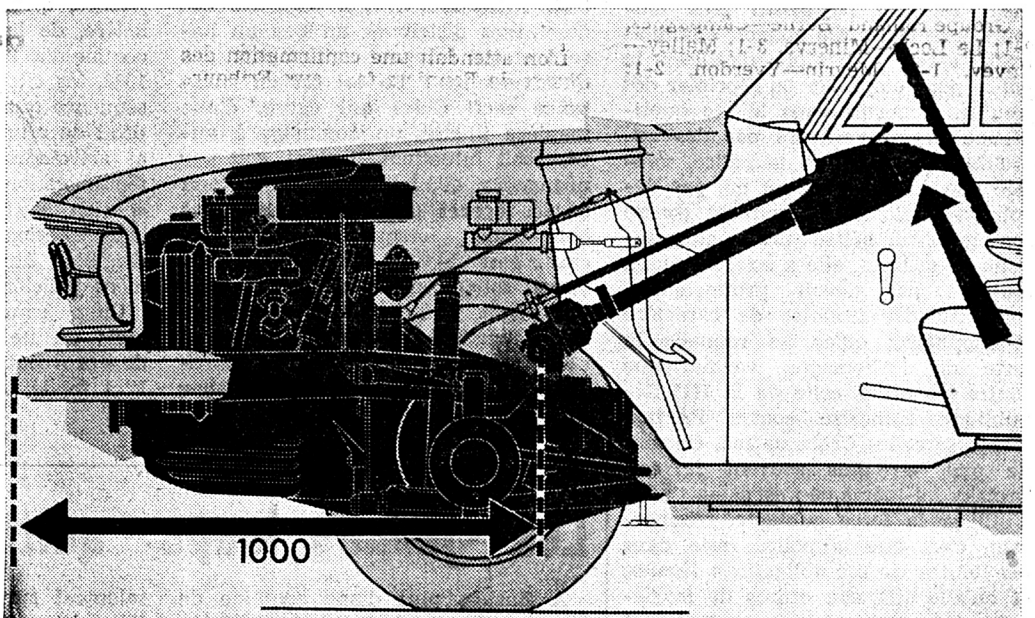
Sachant que bien plus de la moitié des accidents sont des collisions soit à l'avant, soit à l'arrière du véhicule, il ne nous étonnera pas que les constructeurs aient porté leur attention sur ces parties, sur leur capacité d'absorber les chocs. L'intérieur de l'Audi a été conçu comme cellule de sûreté, alors que l'avant et l'arrière sont des zones de déformation. Ces zones de déformation absorbent le choc alors que les supports du gabarit cèdent sous la pression : l'intérieur, quant à lui, reste intact. Les serrures sont construites de telle manière que, lors d'un choc, les portières ne sautent plus d'elles-mêmes ; on peut les ouvrir aisément après l'accident. Les illustrations prouvent de façon impressionnante que les zones de déformation et la cellule de sûreté n'existent pas uniquement sur le papier, mais qu'elles remplissent bel et bien leur tâche.

Le danger principal reste la colonne de direction

Il n'arrive que trop fréquemment que, à la suite d'une collision frontale, la colonne de direction se déplace à l'intérieur de la voiture au risque d'empaler le conducteur. Certes, de nombreuses voitures possèdent un volant de direction à rayon central ou à moyeu construit pour présenter une grande surface, afin d'éviter, dans la mesure du possible, les blessures ; il n'en reste pas moins que le danger principal reste la colonne de direction elle-même. De ce côté, l'Audi est bien nantie ; sa colonne de direction ne débute, en effet, qu'à un mètre du pare-chocs. Avant que le choc ne parvienne jusqu'à la colonne de direction, il faudra que le pare-chocs, la grille du radiateur et d'autres parties de la carrosserie, le moteur, la boîte à vitesses, le différentiel et le pont avant avec le support du gabarit aient cédé ; c'est seulement à ce moment que le choc parviendra à la colonne de direction qui, munie d'une articulation à cardan, offre encore plus de sûreté. De plus, le volant cède vers le bas, si jamais il devait menacer le conducteur. La serrure de contact a été placée vers le haut de la colonne de direction ; elle ne sera jamais un danger pour les genoux. La tableau de bord — contre lequel les têtes viennent irrémédiablement se cogner — a été capitonné, tout comme les parties de tôle placées en dessous ; les chocs sont ainsi absorbés. Cela signifie double amortissement suivant la violence du choc. La boîte à gants et les divers casiers sont également construits en fonction des chocs. Un fait mérite d'être signalé spécialement : le tableau de bord ne possède, à part les deux petits leviers de commande pour l'aération et le chauffage — ils sont d'ailleurs encastrés dans le capitonnage — plus aucune manette saillante. Les interrupteurs sont munis de leur symbole respectif et ils sont placés entre des bourrelets facilement déformables qui en facilitent l'emploi dans l'obscurité. Les poignées, les pare-soleil et les accoudoirs sont confectionnés d'une matière souple qui se déforme aisément. Le frein à main est placé entre les deux sièges avant ; le cas échéant, il peut être actionné facilement par le passager et il ne menace pas les genoux comme c'est le cas lorsqu'il se trouve placé à côté de la colonne de direction. Les poignées des portières se trouvent sous les accoudoirs, alors que la manivelle qui commande les fenêtres est capitonnée et qu'elle cède à la pression. Suivant la violence du choc, le rétroviseur intérieur saute de sa monture. Les passagers assis à l'arrière n'ont pas été oubliés. En plus de toutes les mesures mentionnées — le verrouillage des portières, hors de portée des enfants, allant de soi — il convient de signaler le rembourrage, particulièrement efficace, placé sur l'arête supérieure des dossiers des sièges avant, ainsi que la roue de secours, placée juste derrière le dossier des sièges arrière, qui joue le rôle d'amortisseur en cas de choc venant de l'arrière. Il est bien entendu que le tableau de bord d'une voiture moderne n'aveugle pas, et que la luminosité des instruments de contrôle est réglable, que les ceintures de sécu-



Même à grande vitesse, une collision à l'arrière laissera les passagers indemnes, à condition que l'arrière de la voiture ait été construit en fonction de ces accidents.



La tableau de bord n'est pas seul à être rembourré ; les parties de tête placées dessous le sont aussi. Cela signifie un amortissement double suivant la violence du choc.

rité et leurs amarres retiennent les personnes à tout prix, et qu'il n'y a ni arêtes vives ni parties saillantes qui pourraient blesser les passagers. Le toit est rembourré de matière synthétique élastique.

Il reste encore à faire

Bien sûr, toutes ces mesures ne suffisent pas encore, et pour cause... Il suffit de se rappeler que 30 % environ des collisions se produisent sur le côté du véhicule, spécialement dans les carrefours. A ce jour, les constructeurs sont restés impuissants à protéger les passagers de ce danger latéral venant défoncer l'intérieur tel un bélier ; les zones de déformation font pratiquement défaut sur le côté des voitures.

C'est à l'acheteur de prendre conscience

L'exemple que nous avons choisi prouve qu'une voiture de la classe moyenne peut être construite, sans frais énormes mais avec le capital d'ingéniosité nécessaire, comme une voiture offrant le maximum de sécurité selon les normes de sûreté active et passive actuellement connues. C'est aux acheteurs qu'il incombe de prendre conscience de cette « auto-sécurité », de l'exiger tout simplement et de refuser toute voiture qui ne présente pas une sécurité passive suffisante.

(Pan.)

La colonne de direction commence à un mètre du pare-chocs. Cela revient à dire que le pare-chocs, des parties de la carrosserie, le moteur, la boîte à vitesses, le différentiel, le pont avant se trouvent devant la direction et que, en cas de collision, toutes ces parties empêchent la colonne de pénétrer à l'intérieur. Le volant cède vers le bas si jamais le conducteur devait être menacé.

