

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 27 (1990)  
**Heft:** 995

**Artikel:** Révisions législatives : l'inutile entente  
**Autor:** Imhof, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1020323>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

# Unanimité pour faire l'impossible

**(ag) La place financière suisse appartient aux sujets passionnément conflictuels: à l'arrogance répond l'agressivité. Qui recherche le consensus ne se risquerait pas sur ce terrain miné.**

Le goût de l'extrême difficulté a pourtant motivé un groupe de travail des partis représentés au Conseil fédéral. Les participants étaient initialement d'accord pour reconnaître l'apport de la place financière à la prospérité suisse. Comment dès lors maintenir sa compétitivité dans un environnement international caractérisé par la déréglementation et la globalisation des marchés?

Le groupe dans son rapport (du 20.12.89) propose 17 mesures concrètes. Les sujets les plus controversés de l'actualité sont traités. Qu'on en juge par la mesure n° 1. «Libéralisation conforme au marché grâce à l'abandon progressif des conventions, selon le rapport de la Commission des cartels».

Ou encore les mesures n° 6 et 7 où est abordée la révision de la loi sur le droit de timbre et les mesures compensatoires pour pallier le manque de recettes.

Un groupe de travail n'engage jamais que lui-même. Mais il jouit de l'autorité de ceux qui le constituent. Et l'on sait combien, dans les usages fédéraux, compte le poids d'influence politique de chacun. Or le groupe de travail n'était pas composé de spécialistes forts seulement de leurs connaissances techniques. Y figuraient plutôt des mi-lourds que des welters.

Présidence: Kurt Schüle. Membres: Christoph Blocher, Paul Eisenring, Beat Kappeler, Maximilien Reimann, Vreni Spoerry, Lilian Uchtenhagen, Paul Zbinden.

Or le groupe a adopté son rapport à l'unanimité. Il devrait donc en résulter quelque chose.

J'ai interrogé ceux qui sont sur le front. La question la plus actuelle est la loi sur le droit de timbre, puisque la majorité de centre-droit a pris l'initiative de la dissocier du paquet de la réforme des finances fédérales. Si allégement il doit y avoir, le principe d'une compensation financière, indirecte et directe, devrait être retenu conformément aux proposi-

tions du groupe de travail. Jusqu'ici rien. On touche là à la limite de l'exercice. Le groupe de travail propose des mesures qui concernent plusieurs lois. Certaines demanderont des années à être modifiées, d'autres sont à portée de main.

Or le consensus repose sur un équilibre entre les sacrifices par rapport aux positions «idéologiques» de départ. On ne peut pas échanger un «tiens» contre un «demain on rase gratis».

## Et que ça saute !

Les propositions pourraient bien rester lettre morte si elles ne sont pas assorties d'un calendrier de réalisation. A défaut chaque camp risque de voir cité (et de citer) ce qui conforte l'autre (ou appuie sa propre thèse).

Il serait intéressant pour l'autorité politi-

## RÉVISIONS LÉGISLATIVES

### L'inutile entente

**(pi) Il est un autre domaine que la place financière suisse où un consensus gauche - droite pourrait déboucher rapidement sur des changements législatifs: celui de la politique à l'égard des étrangers.**

L'Union suisse des arts et métiers, connue pour ses positions conservatrices, voire réactionnaires, en matière de politique sociale, a publié dernièrement une prise de position sur le sujet. L'USAM y préconise notamment de faciliter l'acquisition de la nationalité pour les ressortissants des pays membres de la CE et de l'AELE. Ainsi, un séjour de 10 ans en Suisse — le temps passé en Suisse entre 10 et 20 ans et en communauté conjugale avec un-e partenaire suisse comptant double — devrait suffire à obtenir un passeport suisse, les examens et autres procédures étant supprimés.

## Pas de quoi se plaindre.

Selon les statistiques de la Banque nationale suisse, les derniers chiffres des avoirs détenus par les banques suisses et les sociétés financières à l'étranger ne traduisent pas un affaiblissement de leur position internationale.

Avoirs détenus au 3<sup>e</sup> trimestre 1989 y compris placements fiduciaires: 559 milliards; engagements à la même date: 422 milliards; avoirs nets: 137 milliards. Croissance en deux ans: +30%.

Cité par Ulrich Gygi, directeur de l'Administration fédérale des finances in *Vie économique* 5/90.

que de saisir cette opportunité et de présenter aux partis gouvernementaux un train de mesures, dans le style «enlevé, c'est pesé». Ce serait, par rapport aux lenteurs de l'élaboration administrative et au poids des groupes de pression, une véritable restauration du politique. Si tel n'était pas le cas, il y aurait danger à laisser un exercice de consensus n'être qu'un jeu de bonne société. ■

L'USAM souhaite également une liberté totale de circulation pour les ressortissants des pays de la CE et de l'AELE.

Ce n'est pas un accès soudain de philanthropie qui fait que l'USAM émet ces propositions. Le réservoir indigène de main-d'œuvre est asséché et chaque naturalisation libère un permis de travail. Il n'empêche; les propositions de l'USAM, avec certaines réserves, rejoignent les préoccupations de la gauche, à savoir favoriser l'intégration des étrangers qui participent à notre vie communautaire et paient des impôts chez nous sans disposer des droits fondamentaux réservés aux seuls Suisses.

Cette identité de vues devrait en bonne logique déboucher rapidement sur des changements. Devant pareille situation, en France, il ne faudrait que quelques mois pour que l'Assemblée nationale vote une loi. Rien de tel chez nous; les Chambres fédérales devraient adopter en vote final cette année seulement une révision timide du droit de la nationalité proposée par un Message du Conseil

# Une arme dangereuse

(pi) C'est sans surprise que nous avons appris la semaine dernière l'aboutissement de «l'initiative des Alpes», qui réclame l'interdiction du trafic marchandise de transit par la route et le plafonnement de la capacité des routes alpines de transit.

Cette proposition a le mérite de provenir directement des cantons concernés dont les organisations écologistes ont réuni, sans grand soutien dans le reste du pays,

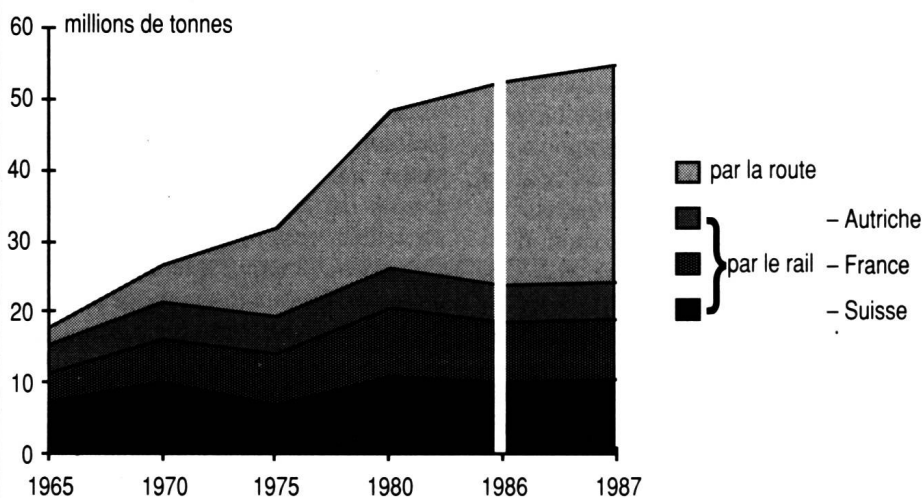
jour dans des vallées très encaissées sans en retirer le moindre bénéfice.

Les mesures proposées par cette initiative visent la bonne cible. L'Europe des transports a de quoi effrayer, et obliger les marchandises à transiter par le rail, pour autant que ce système soit efficace, n'est pas une entrave importante. Et ce ne serait certes pas une régression que de faire reconnaître la limite naturelle des capacités de transit des Alpes, ni de

Bruxelles, d'être interprété comme un oui à la libéralisation de ce secteur.

Or les risques d'un échec existent. Aux milieux des transporteurs routiers viendront s'ajouter les grands clubs défenseurs de l'automobile. Ceux-ci refuseront de voter un texte interdisant par exemple le percement d'une seconde galerie au Gothard ou l'agrandissement d'autres infrastructures routières dans les Alpes. On imagine pourtant que bien des membres de l'ACS et du TCS apprécieraient une diminution du nombre de camions sur la route de leurs vacances. ■

Transport de marchandises à travers les Alpes entre le nord de l'Europe et l'Italie



Sur les 30,48 millions de tonnes transportées par la route en 1988 (partie supérieure du graphique), 4,8% ont transité par la Suisse, 40,7% par la France et 54,5% par l'Autriche.

les 110'000 signatures transportées à dos de cheval de Brigue à Berne. Et la grogne des cantons de transit, dont le 15% des citoyens autorisés à le faire ont signé l'initiative, est compréhensible: ils voient défiler jusqu'à 2000 camions par

provoquer une diminution du nombre de camions qui font des transports évitables, provoqués notamment par la division du travail et un subventionnement indirect des transports routiers.

Mais une fois de plus, l'initiative se révèle être une arme dangereuse et inadaptée au but final des initiants. En premier lieu parce que la Suisse a toujours été ferme sur la question du trafic traversant notre pays et que rien ne laisse supposer un changement d'attitude de la part du Conseil fédéral. Il entend maintenir le transit à son niveau actuel (les initiants visent certes une diminution importante) et promouvoir le trafic combiné rail-route. Mais surtout un échec populaire pourrait être catastrophique. Il affaiblirait très nettement la position de nos négociateurs sur cette délicate question. Un non à l'interdiction du trafic de transit risque bien, à

fédéral en avril 1982. Et un large consensus au départ ne change pas grand-chose au calendrier d'une révision législative: le nombre d'étapes obligées avec blocages possibles, les agendas surchargés des députés de milice membres de commissions, les menaces référendaires et les procédures d'élimination des divergences entre Conseils national et des Etats font qu'il faut dans chaque cas plusieurs années avant qu'une proposition se traduise dans les faits. ■

## Initiative populaire fédérale «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»

L'initiative populaire a la teneur suivante:

I. La Constitution fédérale est modifiée comme il suit:

Art. 36<sup>quater</sup> (nouveau)

<sup>1</sup> La Confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit de telle sorte que les êtres humains, les animaux et les plantes ainsi que leurs espaces vitaux n'en subissent pas de dommages.

<sup>2</sup> Les marchandises transitant d'une frontière à l'autre à travers les Alpes sont transportées par le rail. Le Conseil fédéral fixe les mesures à prendre par voie d'ordonnance. Des dérogations à cette règle ne sont accordées que si elles sont indispensables; les conditions en sont spécifiées dans la loi.

<sup>3</sup> La capacité des routes de transit dans les régions alpines ne doit pas être augmentée. Les routes de contournement destinées à désengorger les localités ne tombent pas sous le coup de cette disposition.

II. Les dispositions transitoires de la Constitution fédérale sont complétées comme il suit:

Dispositions transitoires art. 19 (nouveau)

Le trafic des marchandises qui transitent par notre pays doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle l'article 36<sup>quater</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa, a été accepté.