

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1156

Artikel: L'extrême droite dépose son initiative anti-européenne. Bonne nouvelle!
Autor: Gavillet, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1009291>

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: 30.03.2025

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

Les doutes du professeur

(pi) *Philippe Bovy, professeur à l'Institut des transports et de planification de l'EPFL, a consacré un article à Swissmetro, publié par la revue «Ingénieurs et architectes suisses». Résumé des principales critiques.*

A LIRE, POUR EN SAVOIR PLUS

Jean-Pierre Weibel:
«Swissmetro en questions»
et Philippe H. Bovy:
«Swissmetro: un système incompatible», *Ingénieurs et architectes suisses* n° 3, janvier 1994. Diffusion: Imprimerie Bron SA, 1001 Lausanne. Tél. 021/ 652 99 44.

Swissmetro – Synthèse de l'étude préliminaire, EPFL, coordination Swissmetro, c/o CAST, CM Ecublens, 1015 Lausanne. Tél. 021/ 693 42 65.

1. Swissmetro est présenté comme un système de transport prêt à l'emploi alors que des recherches importantes restent à faire dans des domaines fondamentaux. Les promoteurs de Swissmetro estiment avoir besoin de 1300 millions de francs de «recherche et développement» avant le début des travaux. Ils disposent pour l'instant d'un crédit de recherche de 14 millions.

2. A cause de cette confusion, qui est entretenue par ses promoteurs et amplifiée par la presse, Swissmetro est à tort perçu comme pouvant se substituer à d'autres projets de portée nationale, comme Rail 2000 et les transversales alpines.

3. Il faut très sérieusement relativiser l'argument de la grande vitesse. Les opérations à effectuer lors de chaque arrêt seront en effet compliquées. Selon M. Bovy, il faut compter 15 à 20 minutes d'arrêt plutôt que 2 à 3 minutes comme le font les promoteurs du projet. Rappelons simplement que les stations devront être mises sous pression avant chaque transfert de voyageurs, puis remises sous vide, avant le départ du convoi. D'autre part, il faut tenir compte du temps d'embarquement et de transbordement de Swissmetro vers les autres systèmes de transport: les stations seront situées à une cinquantaine de mètres sous terre — il faudra donc y accéder. En comptant toutes ces opérations, le gain de temps par rapport à Rail 2000 corrigé à la

baisse se limite à 35 minutes sur un long trajet comme Genève – Zurich.

4. Swissmetro coûtera beaucoup plus cher que prévu, les premières estimations n'incluant pas les dispositifs de sécurité, ce qui pourrait doubler, voire tripler le prix du système. Il s'agira de trouver un moyen d'évacuation en cas de dysfonctionnement, d'accident ou d'acte de malveillance. La tâche n'est pas simple si l'on s'en tient à deux tubes dont les dimensions correspondent à deux centimètres près à celles du véhicule.

5. Les arguments de protection de l'environnement sont à démontrer. Le trafic le plus nuisible — marchandises — reste en surface alors que le trafic moins bruyant — voyageurs — est enterré. En écrétant le trafic CFF le plus rentable, les fonds à disposition pour lutter contre les nuisances de tous les trafics ferroviaires seront moindres.

6 Swissmetro est un système de transport mal adapté à la Suisse qui ne dispose pas de grandes métropoles suffisamment éloignées les unes des autres pour justifier la grande vitesse. Il est, de plus, non compatibles avec les systèmes de transport à grande vitesse européens, qui présentent l'avantage de s'intégrer au réseau classique. Avant d'être opérationnel, Swissmetro devra avoir construit le réseau entier, ou du moins une bonne partie de celui-ci, et toutes les stations correspondantes. ■

L'extrême droite dépose son initiative anti-européenne. Bonne nouvelle !

(ag) On ne savait plus s'il fallait y croire. D'une part les initiants, les Démocrates suisses et la Lega ticinese, peinaient à trouver les 100 000 signatures. D'autre part cette initiative était si maladroite, offrant l'occasion d'une contre-offensive au succès assuré, qu'on pouvait imaginer que les antieuropéens avaient renoncé à se découvrir avec une telle imprudence. Mais la bêtise est têtue. Ils ont été jusqu'au bout. Tant mieux !

Pour une fois le libellé de l'initiative n'est pas trompeur: «Négociations d'adhésion à la CE: que le peuple décide !» L'intention est claire.

L'ordre naturel des compétences, dans tous les pays démocratiques, est le suivant: le gouvernement négocie les traités et les signe (ou les paraphe); le parlement délibère et approuve et le peuple, comme c'est le cas en Suisse par exigence constitutionnelle, décide en dernière instance. Tout transfert de compétence crée l'imbroglio. Tel était le cas pour l'initiative non aboutie des pro-européens qui voulaient décider par voie d'initiative l'ouverture de négociation; telle est la faiblesse de l'initiative pour un deuxième vote sur l'EEE qui impose au Conseil fédéral non seulement l'obligation de renégocier, mais qui lui transfère le pouvoir parlementaire d'approbation.

Le succès de l'initiative des Démocrates suisses empêcherait pour longtemps toute négociation avec l'Union européenne. C'est sa faiblesse. Car ils sont nombreux les attentistes, ceux qui, comme on dit, ne veulent pas hypothéquer l'avenir. L'initiative, par-

Trop facile, le moratoire

LE MORATOIRE

Peter Hasler, nouveau directeur de l'Union centrale des associations patronales suisses, soutenu par Andreas Leuenberger, nouveau président du Vorort, a proposé un moratoire des dépenses sociales: plus de nouvelles dépenses avant une redéfinition globale de notre politique sociale avec, en point de mire, des économies ou des reports de charge qui allégeraient le budget des entreprises.

(jd) La crise économique ne stimule pas l'imagination des patrons helvétiques. Forts des difficultés actuelles, ces derniers n'hésitent pas à faire donner l'artillerie lourde pour conforter leurs positions. Hier ils mettaient en cause les conventions collectives, un «cancan» pour les entreprises; aujourd'hui ils exigent un moratoire sur les prestations sociales qui alourdiraient leurs charges et mettraient en péril leur capacité concurrentielle. Si l'on ajoute le refus quasi général de l'indexation des salaires et la suppression précipitée de nombreux emplois, le bilan se fait lourd pour les salariés. Un bilan qui traduit clairement une volonté de profiter de la crise au mépris de la plus élémentaire concertation sociale. A l'instar d'un Christoph Blocher qui joue sans pudeur la carte de l'insécurité publique, les patrons abusent du registre de l'insécurité économique. Une stratégie qui d'ailleurs pourrait bien se révéler

contre-productive à terme, tant il est vrai que les entreprises, qui ont largement bénéficié jusqu'à présent de la paix sociale, ont tendance à en sous-estimer aujourd'hui l'importance. Peut-être parce qu'elles l'ont obtenue à trop bon compte.

Moratoire des prestations sociales: faut-il en rire ou en pleurer? Les femmes attendent depuis bientôt quarante ans une assurance-maternité promise par la constitution. L'assurance-maladie est financièrement hors de portée d'une partie importante de la population, alors que la dixième révision de l'AVS, qui prévoit des améliorations plus qualitatives que quantitatives, traîne en longueur.

Le filet social en Suisse est encore bien lacunaire. Et la démographie — le poids croissant des rentiers et le vieillissement de la population — imposera des charges supplémentaires. Il est donc absurde de décréter péremptoirement le blocage des dépenses sociales. Politiquement il s'agit d'abord de décider des besoins que nous sommes prêts à prendre en charge collectivement, puis de trouver les moyens de les financer.

En comparaison européenne, la charge des entreprises au titre de la politique sociale se situe dans la bonne moyenne. Et ce ne sont pas quelques pour mille ou pour cent supplémentaires qui nuiront à la capacité concurrentielle de l'économie suisse face aux pays du tiers monde et de l'est européen, dont les salaires sont de toute manière inférieurs aux nôtres d'un multiple. Selon une récente étude de l'Institut de technologie du Massachusetts (citée par la *Weltwoche* du 13 janvier 1994), ce n'est pas dans les bas salaires et la faiblesse des organisations syndicales que résident les facteurs de succès des entreprises dans les pays industrialisés. Mais bien dans une main-d'œuvre qualifiée et constamment formée aux techniques nouvelles, bien rémunérée et motivée et bénéficiant de conditions de travail et de vie satisfaisantes.

Cela dit, le coût croissant de la politique sociale devrait inciter à examiner d'un œil plus critique les résultats de cette politique et à imaginer d'autres formes de financement. Est-ce que l'objectif de solidarité visé est bien atteint? Est-ce que les véritables bénéficiaires sont toujours ceux à qui on pensait initialement? Quant au financement, augmenter encore les prélèvements sur les salaires ne constitue pas précisément une stimulation à la création d'emplois, voire même au maintien des postes de travail existants. A étudier donc sans délai une fiscalisation du financement des nouvelles tâches sociales, qui ferait participer équitablement les entreprises à faible effectif de main-d'œuvre. ■

LE TEXTE

Les dispositions transitoires de la constitution sont complétées comme il suit:

Dispositions transitoires art. 20 (nouveau)

¹ Toutes les négociations entamées avant le vote du peuple et des cantons sur l'initiative populaire fédérale «Négociations d'adhésion à la CE: que le peuple décide!», en vue d'une adhésion de la Suisse à la Communauté européenne (CE) sont rompues.

² De nouvelles négociations ne peuvent être entamées sans l'accord du peuple et des cantons.

●●●

rainée par des partis politiquement mal famés, n'a donc aucune chance de succès. Elle aura, de surcroît, le mérite de diviser les antieuropéens.

Il importe dans ces circonstances que le Conseil fédéral saisisse cette opportunité. A la fin de l'année, on sera au clair sur le résultat des demandes d'adhésion des pays de l'AELE. Dès ce moment, la diplomatie helvétique aura à dépasser le bilatéralisme. Quelle que soit la forme de la «nouvelle approche», le Conseil fédéral aura l'occasion de relégitimer son mandat naturel de négociateur voulant l'ouverture européenne. Qu'il soumette sans plus attendre, fin 94 ou début 95, l'initiative au peuple! A défaut d'être offensif, qu'il soit contre-offensif!

Une chose encore. Il dispose d'un pouvoir jusqu'ici négligé: il est maître du calendrier des objets qu'il présente au Parlement et des initiatives qu'il doit soumettre au peuple. Savoir utiliser l'échéancier fait partie du métier de qui gouverne. Ainsi les initiatives n'ont pas à être soumises au peuple dans l'ordre chronologique de leur dépôt.

Espérons que le Conseil fédéral ne présentera pas en même temps au peuple les deux initiatives (deuxième vote sur l'EEE, et pas de négociation avec l'Union européenne sans autorisation populaire). Il serait trop facile de dire qu'il y a unité de la matière ou, pire, qu'il faut renvoyer, dos à dos, les adversaires: cette fausse sagesse serait bêtise et erreur tactique. Priorité à l'initiative des Démocrates suisses. Ils sont isolationnistes en politique étrangère. Qu'on leur démontre qu'ils sont isolés en politique intérieure! ■